BUDGET D'EXPLOITATION 2014

L'AMT TRAVAILLE POUR VOUS

Sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
AQTIM	Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
IPC	Indice des prix à la consommation
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
MTQ	Ministère des Transports du Québec
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
STA	Services de transport adapté
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

2014 : rigueur et saine gestion des fonds publics

Nous l'annonçons depuis plusieurs années déjà, mais la réalité est bien là aujourd'hui. L'AMT doit faire des choix difficiles pour arriver à équilibrer son budget, malgré une gestion rigoureuse.

Le paradoxe de l'AMT

Le mandat de l'AMT est bien connu : planifier, développer et promouvoir les transports collectifs dans la région métropolitaine. D'année en année, nous nous faisons un devoir de renforcer les services aux clients, en ajoutant par exemple des départs de trains, des places de stationnement incitatif, des km de voies réservées, sans compter les améliorations d'envergure, comme l'ajout d'une 6e ligne de trains de banlieue, ce qui sera réalité d'ici la fin de 2014, avec la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche).

Le paradoxe, c'est que plus nous offrons de services, plus ils viennent peser financièrement sur notre budget d'exploitation. Car ce n'est un secret pour personne : dans sa structure financière actuelle, le transport collectif ne s'autofinance jamais, et la portion à la charge de l'AMT augmente donc à chaque ajout de service, ce qui vient peser sur l'équilibre de ses finances.

La gestion responsable des fonds publics

Dans ce contexte de ressources financières limitées, nous avons été dans l'obligation d'appliquer d'importantes compressions d'effectifs, de l'ordre de 5 %, et nous avons procédé à une rationalisation des coûts anticipés de plus de 20,0 M$. Ce faisant, nous présentons un budget en équilibre, totalisant 269,2 M$, en augmentation de 2,1 % par rapport au budget 2013, et en augmentation de 1,9 % par rapport à la prévision 2013.

Une révision inévitable du cadre financier

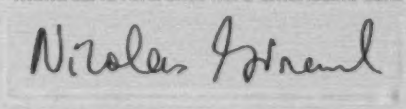
Avec cet exercice difficile, nous marquons notre engagement à exercer une gestion plus serrée et efficace des fonds publics mis à notre disposition. Malgré cela, ce ne sera pas suffisant pour équilibrer notre budget au cours des prochaines années s'il n'y a pas une révision en profondeur du cadre financier du transport collectif métropolitain.

Les Fonds d'exploitation et d'immobilisations de l'AMT sont arrivés à saturation, alors que les besoins en maintien et en développement des services vont sans cesse en augmentant, avec la croissance démographique et l'augmentation de la congestion routière que connaît la région : cette situation convainc de plus en plus d'automobilistes d'abandonner la voiture pour leurs déplacements quotidiens et d'opter pour les transports collectifs.

Un contexte favorable au développement des transports collectifs

Malgré ces écueils financiers, l'avenir des transports collectifs est ouvert : son importance fait consensus, tant de la part du gouvernement du Québec que des instances métropolitaines ou de la société civile. Nous attendons d'ailleurs avec grand intérêt la nouvelle Politique québécoise de mobilité durable dont le gouvernement a annoncé la publication d'ici la fin de l'automne.

Pour notre part, nous sommes prêts à relever le défi de travailler avec engagement et conviction pour faire de Montréal la référence nord-américaine dans le domaine des transports collectifs.



Nicolas Girard

Président-directeur général

Sommaire

LE BUDGET D'EXPLOITATION 2014, EN BREF 7

BUDGET D'EXPLOITATION 10

Sources gouvernementales en provenance des automobilistes 12

Revenus perçus 12

Utilisation prévue 12

Autres postes budgétaires 14

COORDINATION MÉTROPOLITAINE 15

Système tarifaire métropolitain 16

Tarification métropolitaine (TRAM) 17

Indexation des tarifs TRAM 17

Zones tarifaires métropolitaines 17

Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM 17

Tarification du réseau de trains de banlieue 18

Indexation des tarifs TRAIN 18

Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN 18

Accès gratuit au réseau de trains de banlieue 18

Tarification du réseau express métropolitain 18

Tarification des stationnements incitatifs 19

Tarification du stationnement Montmorency 19

Projet pilote 19

Tarification locale de référence 19

Recettes métropolitaines des titres TRAM 20

Prévisions 2013-2014 20

Coûts d'exploitation et de gestion du système tarifaire 20

Partage des recettes métropolitaines 21

Recettes des titres TRAIN 22

Prévisions 2013-2014 22

Recettes des titres STATIONNEMENT 22

Prévisions 2013-2014 22

Subventions aux organismes de transport 25

Aide au réseau de transport métropolitain 27

Aide au système tarifaire métropolitain intégré 28

Aide métropolitaine au transport adapté 29

Aide aux organismes de transport 29

Information, promotion et vente de titres 30

Portrait de la mobilité des personnes 31

Information et service à la clientèle 31

Billetteries métropolitaines 31

Programme de fidélisation aux transports collectifs 31

Gestion de la demande 32

EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS **33**

Achalandage AMT **34**

Réseau de trains de banlieue 35

Autobus express métropolitains 35

Réseau de transport métropolitain par autobus **36**

Équipements métropolitains **38**

Gare d'autocars de Montréal **39**

Réseau d'autobus express métropolitains **40**

Express Chevrier **41**

Revenus 41

Dépenses 41

Contributions municipales 41

Réseau de trains de banlieue **43**

Réseau de trains de banlieue **45**

De nouveaux services 45

Renouvellement de la flotte 45

Une qualité de service à maintenir 45

Acquisition d'emprise 45

Revenus 46

Dépenses 46

Contributions municipales aux trains de banlieue **48**

Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue **50**

Ligne Deux-Montagnes 50

Revenus 50

Dépenses 50

Ligne Vaudreuil-Hudson 51

Revenus 51

Dépenses 51

Ligne Saint-Jérôme 52

Revenus 52

Dépenses 52

Ligne Mont-Saint-Hilaire 53

Revenus 53

Dépenses 53

Ligne Candiac 54

Revenus 54

Dépenses 54

Ligne Mascouche (Train de l'Est) 55

DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF **56**

Mesures d'atténuation à la congestion routière **57**

Réseau de transport métropolitain par autobus **57**

ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS **58**

Tableaux

TABLEAU 1 – Indicateurs de la performance 9
TABLEAU 2 – Budget d'exploitation 2014 11
TABLEAU 3 – Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2013-2014 12
TABLEAU 4 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2013-2014 13
TABLEAU 5 – Autres postes budgétaires – 2013-2014 14
TABLEAU 6 – Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2014 et comparaison avec les tarifs 2013 17
TABLEAU 7 – Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant 17
TABLEAU 8 – Tarifs des titres TRAIN pour 2014 et comparaison avec les tarifs 2013 18
TABLEAU 9 – Tarifs des titres du stationnement Montmorency pour 2014 et comparaison avec les titres 2013 19
TABLEAU 10 – Tarifs locaux de référence – 2013-2014 19
TABLEAU 11 – Évolution des recettes métropolitaines – 2004-2014 20
TABLEAU 12 – Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2013-2014 21
TABLEAU 13 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2004-2014 21
TABLEAU 14 – Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant 26
TABLEAU 15 – Répartition de l'aide au métro – 2013-2014 27
TABLEAU 16 – Répartition de l'aide aux autobus – 2013-2014 27
TABLEAU 17 – Répartition de l'aide au rabattement – 2013-2014 27
TABLEAU 18 – Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2013-2014 28
TABLEAU 19 – Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2013-2014 28
TABLEAU 20 – Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2013-2014 29
TABLEAU 21 – Information, promotion et vente de titres – 2013-2014 32
TABLEAU 22 – Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2013-2014 38
TABLEAU 23 – Dépenses – Équipements métropolitains – 2013-2014 38
TABLEAU 24 – Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2013-2014 39
TABLEAU 25 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2013-2014 40
TABLEAU 26 – Dépenses – Autobus express métropolitains – 2013-2014 40
TABLEAU 27 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2004-2014 40
TABLEAU 28 – Contributions municipales – Autobus express métropolitains – 2013-2014 41
TABLEAU 29 – Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2004-2014 42
TABLEAU 30 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2013-2014 46
TABLEAU 31 – Dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2013-2014 47
TABLEAU 32 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2004-2014 47
TABLEAU 33 – Évolution des contributions municipales nettes – 2004-2014 48
TABLEAU 34 – Contributions municipales nettes – 2013-2014 49
TABLEAU 35 – Variations des contributions municipales nettes – 2004-2014 49
TABLEAU 36 – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2013-2014 50
TABLEAU 37 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2004-2014 50
TABLEAU 38 – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2013-2014 51
TABLEAU 39 – Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2004-2014 51
TABLEAU 40 – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2013-2014 52
TABLEAU 41 – Indicateurs de performance – Ligne Saint-Jérôme – 2004-2014 52
TABLEAU 42 – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2013-2014 53
TABLEAU 43 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2004-2014 53
TABLEAU 44 – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2013-2014 54
TABLEAU 45 – Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2004-2014 54
TABLEAU 46 – Revenus et dépenses – Ligne Mascouche – 2013-2014 55

Figures

FIGURE 1 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2014 13
FIGURE 2 – Évolution des recettes métropolitaines – 2004-2014 20
FIGURE 3 – Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2004-2014 35
FIGURE 4 – Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2004-2014 38
FIGURE 5 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2004-2014 42
FIGURE 6 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2004-2014 47
FIGURE 7 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2004-2014 50
FIGURE 8 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2004-2014 51
FIGURE 9 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2004-2014 52
FIGURE 10 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2004-2014 53
FIGURE 11 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2004-2014 54

Le budget d'exploitation 2014, en bref

UN BUDGET DE RIGUEUR, FAISANT PREUVE DE TRANSPARENCE, MAIS QUI A NÉCESSITÉ DES CHOIX DIFFICILES

Un contexte de ressources financières limitées :

- Application d'importantes compressions d'effectifs et rationalisation des coûts anticipés de 20,0 M$;
- Saturation annoncée des Fonds d'exploitation et d'immobilisations ;
- Besoin important de maintien des actifs ;
- Effort d'optimisation des sources actuelles de financement ;
- En attente de nouvelles sources de financement.

Un contexte favorable au développement des transports collectifs :

- Volonté gouvernementale et métropolitaine de développement des services de transport collectif.

Un contexte de transition :

- En attente de l'adoption annoncée d'une Politique québécoise de mobilité durable ;
- En attente du renouvellement du décret 23-2013 sur les modalités et conditions des versements de la partie du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Budget d'exploitation en équilibre, totalisant 269,2 M$, en augmentation de 2,1 % par rapport au budget 2013, et en augmentation de 1,9 % par rapport à la prévision 2013 :

- Il inclut des ajouts de services sur les lignes Saint-Jérôme et Mascouche (Train de l'Est) ;
- Il tient compte des mesures mises en place pour atténuer les problèmes de congestion découlant des travaux effectués sur certains ponts ;
- Il prend en compte que le Programme de subvention gouvernementale sur l'amélioration des services continuera de s'appliquer en 2014.

Poursuite de la mise à niveau des processus d'affaires et de reddition de compte :

- Séparation des revenus et dépenses selon trois grands mandats : Coordination métropolitaine, Exploitation des services et équipements métropolitains, et Développement du transport collectif métropolitain ;
- Clarification des dépenses prises en charge par les Fonds d'exploitation et d'immobilisations ;
- Arrimage aux orientations gouvernementales en matière de financement du transport collectif et de tarification des services publics ;
- Prise en compte des propositions de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en matière de financement métropolitain du transport collectif.

COORDINATION MÉTROPOLITAINE

Tarification

- Indexation des tarifs de 3,0 %, soit équivalente à l'an dernier ;
- Vente de titres métropolitains TRAM et TRAIN respectivement en hausse de 1,6 % et 4,0 % par rapport à la prévision 2013, ce qui devrait générer des recettes de 181,2 M$, dont 119,5 M$ à redistribuer aux organismes de transport ;
- Élaboration d'un projet pilote de tarification des stationnements incitatifs et arrimage des tarifs du stationnement Montmorency à ceux du stationnement de Longueuil ;
- Appui aux mesures d'atténuation de la congestion routière due aux grands travaux routiers par le déploiement de mesures et promotions tarifaires, dont des forfaits d'abonnements annuels au transport collectif ;
- Valorisation et promotion des forfaits d'abonnement annuel au transport collectif ;
- Conclusion de l'exercice de réflexion stratégique sur la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine mené en étroite collaboration avec l'ensemble des organismes de transport et partenaires concernés par cette question.

Subventions aux organismes de transport

Distribution par l'AMT de 122,4 M$ en soutien direct aux organismes de transport collectif et qui comporte notamment :

- 50,5 M$ d'aide aux organismes de transport ;
- 38,7 M$ d'aide métropolitaine pour le réseau de métro ;
- 10,9 M$ d'aide métropolitaine pour les autobus ;
- 11,7 M$ d'aide aux tarifs réduit et étudiant ;
- 8,4 M$ d'aide à l'intégration tarifaire ;
- 2,2 M$ d'aide au transport adapté.

EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Achalandage

- Croissance de l'achalandage des services métropolitains de transport collectif, avec une hausse évaluée à 2,2 % par rapport à la prévision de 2013.

Trains de banlieue

- Objectif d'achalandage : hausse de 2,2 % par rapport à la prévision 2013 ;
- Ratio d'autofinancement : 39,1 % ;
- Mise en service de la ligne Mascouche (Train de l'Est) ;
- Amélioration du service sur la ligne Saint-Jérôme ;
- Poursuite des initiatives de réduction de coûts (déploiement dynamique des voitures, changement de potences, etc.).

Autobus express métropolitains

- Poursuite de la croissance de l'achalandage de l'Express Chevrier observée sur cet axe métropolitain important ;
- Objectif d'achalandage : hausse de 2,0 % par rapport à la prévision 2013 ;
- Ratio d'autofinancement : 75,8 %.

Équipements métropolitains

- Coûts d'exploitation des équipements budgétés pour 2014 estimés à 17,6 M$, ceux de 2013 étant de 16,9 M$;
- Prise en charge de la Gare d'autocars de Montréal.

DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN

Mesures d'atténuation à la congestion routière

- L'AMT a reçu comme mandat du ministre des Transport du Québec de mettre tout en œuvre pour améliorer l'efficacité des déplacements dans la grande région métropolitaine ;
- Ces mesures relatives à des services additionnels représentent 5,3 M$ en 2014 et sont subventionnées à 100 % par le gouvernement du Québec.

Synthèse de la performance

TABLEAU 1 – Indicateurs de la performance

(en milliers $)	BUDGET 2014	PRÉVISION 2013	BUDGET 2013
VARIATION DE L'ACHALANDAGE			
Trains de banlieue	2,2%	-0,5%	3,0%
Autobus express métropolitains	2,0%	3,5%	3,0%
VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS			
TRAM 1	1,8%	-3,5%	4,0%
TRAM 2	1,7%	-11,5%	4,2%
TRAM 3	1,5%	1,0%	5,1%
TRAM 4 à 8	1,6%	7,2%	5,2%
TOTAL	**1,6%**	**1,4%**	**5,0%**
UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS			
Trains de banlieue	76%	76%	83%
Équipements métropolitains	78%	78%	82%
INDICATEURS FINANCIERS			
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	39,1%	37,4%	38,6%
Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains	75,8%	73,5%	71,8%
Coût par passager/km trains de banlieue	0,42 $	0,42 $	0,40 $
Coût par passager/km autobus express métropolitains	0,21 $	0,21 $	0,23 $
Obtention de revenus de sources commerciales et autres	7,8 M$	12,5 M$	9,2 M$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Taux de ponctualité globale des trains de banlieue	95%	95%	96%

BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT, en équilibre, totalise 269,2 M$ en 2014, soit une hausse de 1,9 % par rapport à la prévision 2013 et une hausse de 2,1 % par rapport au budget de 2013.

Répondant aux attentes de la clientèle et des partenaires métropolitains, l'AMT augmente encore en 2014 l'offre de services de trains de banlieue ; elle maintient aussi l'aide financière versée aux organismes de transport. Pour y arriver, elle doit cependant appliquer d'importantes compressions d'effectifs et rationaliser les coûts anticipés en 2014 de plus de 20,0 M$.

Le budget 2014 inclut les mesures d'atténuation pour contrer les problèmes de congestion. Il tient compte des indexations de différents contrats selon l'indice des prix à la consommation (IPC) et de la provision en prévision de l'augmentation des coûts des biens et services en 2014. Le budget prend également en compte la mise en service de la ligne Mascouche (Train de l'Est) pour la fin de l'année 2014 ainsi que l'impact des ajouts de services sur la ligne Saint-Jérôme sur une année complète.

UN CADRE FINANCIER PRÉCAIRE

Le budget d'exploitation de l'AMT, déjà aux prises avec un cadre financier précaire depuis 2010, fait face à des choix difficiles en 2014.

La révision de la Politique québécoise du transport collectif, maintenant annoncée en tant que Politique québécoise de la mobilité durable, se fait attendre depuis 2011. Beaucoup de mesures ont dû être prises par l'AMT pour préserver le développement des services de transport collectif malgré un cadre financier rendu précaire et qui tarde à se renouveler.

TABLEAU 2 – Budget d'exploitation 2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
REVENUS D'EXPLOITATION								
Sources gouvernementales dédiées								
Droit sur l'immatriculation	56 342	21,6%	56 825	58 420	(483)	-0,8%	(2 078)	-3,6%
Taxe sur l'essence	100 982	38,8%	100 699	94 760	283	0,3%	6 222	6,6%
Taxe sur l'essence à distribuer	(50 491)	-19,4%	(50 350)	(47 380)	(141)	0,3%	(3 111)	6,6%
Sous-total	**106 833**	**41,0%**	**107 175**	**105 800**	**(341)**	**-0,3%**	**1 033**	**1,0%**
Revenus des trains de banlieue								
Recettes usagers	60 012	23,1%	56 696	58 605	3 317	5,9%	1 407	2,4%
Contributions municipales nettes	61 425	23,6%	60 586	60 751	839	1,4%	674	1,1%
Sous-total	**121 437**	**46,7%**	**117 282**	**119 356**	**4 156**	**3,5%**	**2 081**	**1,7%**
Revenus des autobus express métropolitains								
Recettes usagers	3 937	1,5%	3 778	3 925	159	4,2%	12	0,3%
Contributions municipales nettes	97	-	132	338	(35)	-26,5%	(241)	-71,3%
Sous-total	**4 034**	**1,5%**	**3 910**	**4 263**	**124**	**3,2%**	**(229)**	**-5,4%**
Subvention du gouvernement – PAGASTC – MTQ	**13 300**	**5,1%**	**13 641**	**15 548**	**(341)**	**-2,5%**	**(2 248)**	**-14,5%**
Autres								
Facturation équipements métropolitains	6 844	2,6%	5 413	6 776	1 431	26,4%	68	1,0%
Autres revenus	7 828	3,0%	12 470	9 179	(4 642)	-37,2%	(1 351)	-14,7%
Sous-total	**14 672**	**5,6%**	**17 883**	**15 955**	**(3 211)**	**-18,0%**	**(1 283)**	**-8,0%**
TOTAL	**260 277**	**100,0%**	**259 890**	**260 921**	**387**	**0,1%**	**(644)**	**-0,2%**
DÉPENSES D'EXPLOITATION								
Coordination métropolitaine								
Subventions	68 184	25,3%	68 326	68 382	(142)	-0,2%	(198)	-0,3%
Aide spéciale provenant du surplus affecté	-	-	2 800	2 800	(2 800)	-100,0%	(2 800)	-100,0%
Information et promotion	5 357	2,0%	4 584	4 034	773	16,9%	1 323	32,8%
Tarification et vente de titres	9 676	3,6%	8 515	5 787	1 161	13,6%	3 889	67,2%
Sous-total	**83 217**	**30,9%**	**84 225**	**81 003**	**(1 008)**	**-1,2%**	**2 214**	**2,7%**
Exploitation des services et équipements métropolitains								
Trains de banlieue	153 560	57,1%	151 468	151 878	2 092	1,4%	1 682	1,1%
Autobus express métropolitains	5 191	1,9%	5 138	5 465	53	1,0%	(274)	-5,0%
Équipements métropolitains	17 550	6,5%	15 466	16 939	2 084	13,5%	611	3,6%
Sous-total	**176 301**	**65,5%**	**172 072**	**174 282**	**4 229**	**2,5%**	**2 019**	**1,2%**
Développement	**5 300**	**2,0%**	**5 975**	**5 240**	**(675)**	**-11,3%**	**60**	**1,1%**
Autres								
Réserve pour éventualités	1 000	0,4%	-	1 000	1 000	-	-	-
Frais de gestion SAAQ et autres	3 334	1,2%	1 742	2 196	1 592	91,4%	1 138	51,8%
Sous-total	**4 334**	**1,6%**	**1 742**	**3 196**	**2 592**	**148,8%**	**1 138**	**35,6%**
TOTAL	**269 152**	**100,0%**	**264 014**	**263 721**	**5 138**	**1,9%**	**5 431**	**2,1%**
Résultat de l'exercice	**(8 875)**	-	**(4 124)**	**(2 800)**	**(4 751)**	**115,2%**	**(6 075)**	**217,0%**
AUTRES REVENUS								
Surplus affectés aux résultats de l'exercice	8 875	-	4 124	2 800	4 751	-	-	-
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	-	-
Solde du surplus								
Surplus accumulé au début de l'exercice	8 875	-	12 999	4 967	-	-	-	-
Surplus affecté aux résultats de l'exercice	(8 875)	-	(4 124)	(2 800)	-	-	-	-
Surplus accumulé à la fin de l'exercice	-	-	**8 875**	**2 167**	-	-	-	-

L'affectation du surplus accumulé est sujette à l'approbation du conseil d'administration de l'AMT.

Des modifications ont été apportées à la présentation du budget afin de le rendre conforme à la présentation des états financiers de l'AMT. Les modifications consistent au retrait de la taxe additionnelle sur l'essence qui est perçue et redistribuée ainsi que des aides attribuées à l'AMT en tant qu'exploitant de trains de banlieue et d'autobus express métropolitains.

Ces modifications n'affectent que la présentation du tableau sommaire du budget d'exploitation (Tableau 2) mais n'affectent en rien les montants redistribués aux organismes de transport sous forme d'aides financières ou recettes tarifaires métropolitaines décrites aux pages qui suivent.

Sources gouvernementales en provenance des automobilistes

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'AMT reçoit une part de la contribution des automobilistes au transport en commun par le biais des droits sur l'immatriculation et de la taxe sur l'essence.

Revenus perçus

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec des droits sur l'immatriculation de 30 $. Ces revenus, évalués à 56,8 M$ en 2013, passent à 56,3 M$ en 2014, soit une diminution de 0,8 % par rapport à la prévision 2013.

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec une taxe de 0,030 $. Une première moitié de cette taxe est redistribuée directement aux autorités organisatrices de transport (AOT) en vertu d'un décret gouvernemental. Une seconde moitié est incluse aux revenus d'exploitation du budget de l'AMT. En 2014, l'AMT prévoit pour chacune un montant de 50,5 M$, soit une augmentation de 0,3 % par rapport à la prévision 2013. Cette augmentation reflète la tendance constatée au cours des derniers mois.

TABLEAU 3 – Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
Droit sur l'immatriculation	56 342	52,7%	56 825	58 420	(483)	-0,8%	(2 078)	-3,6%
Taxe sur l'essence	100 982	94,5%	100 699	94 760	283	0,3%	6 222	6,6%
Taxe sur l'essence à distribuer	(50 491)	-47,3%	(50 350)	(47 380)	(141)	0,3%	(3 111)	6,6%
Sous-total	**106 833**	**147,3%**	**107 175**	**105 800**	**(341)**	**-0,3%**	**1 033**	**1,0%**
Frais de gestion SAAQ*	(1 127)	-1,1%	(1 137)	(1 168)	10	-0,8%	42	-3,6%
TOTAL	**105 707**	**98,9%**	**106 038**	**104 632**	**(332)**	**-0,3%**	**1 075**	**1,0%**

**Correspondent à 2,0 % des revenus du droit sur l'immatriculation.*

Utilisation prévue

Pour le financement direct de ses activités d'exploitation, l'AMT utilise environ 40,5 % des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes, soit :

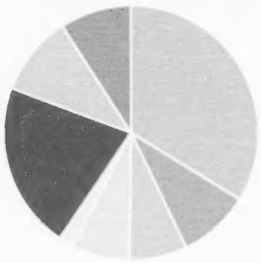
- 21,2 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des six lignes du réseau de trains de banlieue ;
- 10,2 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des équipements et des express métropolitains ;
- 9,1 % pour la coordination métropolitaine et autres.

Le solde des sources dédiées en provenance des automobilistes, soit 59,5 % de celles-ci, est utilisé pour la coordination et le financement métropolitain.

- 33,8 % pour le réseau de métro ;
- 25,7 % pour les services d'autobus à vocation métropolitaine.

L'AMT versera donc 114,6 M$ en 2014 en soutien aux organismes de transport collectif de la région métropolitaine. Les sources gouvernementales dédiées n'étant pas suffisantes pour couvrir ce montant, le surplus accumulé de l'AMT est utilisé. La répartition de ce montant se détaille comme suit :

FIGURE 1 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2014



Subvention à l'exploitation pour le réseau de métro STM	38 733	33,80%
Subvention à l'exploitation pour les différents réseaux d'autobus		
Aide métropolitaine réseaux d'autobus et dépenses afférentes	10 447	9,12%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	8 426	7,35%
Aide à l'intégration tarifaire	8 391	7,32%
Aide au transport adpaté	2 187	1,91%
Réseau de trains de banlieue	24 321	21,23%
Équipements métropolitains et express métropolitains	11 663	10,18%
Coordination métropolitaine et autres	10 413	9,09%
Total	**114 581**	**100,00%**

TABLEAU 4 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES								
Droit sur l'immatriculation	56 342	53,3%	56 825	58 420	(483)	-0,8%	(2 078)	-3,6%
Taxe sur l'essence	100 982	95,5%	100 699	94 760	283	0,3%	6 222	6,6%
Taxe sur l'essence à distribuer	(50 491)	-47,8%	(50 350)	(47 380)	(141)	0,3%	(3 111)	6,6%
Frais de gestion SAAQ	(1 127)	-1,1%	(1 137)	(1 168)	10	-0,8%	42	-3,6%
Sous-total	**105 707**	**100,0%**	**106 038**	**104 632**	**(332)**	**-0,3%**	**1 075**	**1,0%**
SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT								
Aide métropolitaine au réseau de métro STM	38 733	33,8%	39 146	39 712	(413)	-1,1%	(979)	-2,5%
Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	10 447	9,1%	11 182	10 528	(735)	-6,6%	(81)	-0,8%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	8 426	7,4%	8 184	8 191	242	3,0%	235	2,9%
Aide à l'intégration tarifaire	8 391	7,3%	8 088	8 224	303	3,7%	167	2,0%
Aide au transport adapté	2 187	1,9%	1 727	1 727	460	26,6%	460	26,6%
Aide spéciale découlant du surplus affecté	-	-	2 800	2 800	(2 800)	-100,0%	(2 800)	-100,0%
Sous-total	**68 184**	**59,5%**	**71 126**	**71 182**	**(2 942)**	**-4,1%**	**(2 998)**	**-4,2%**
AUTRES								
Déficit trains de banlieue	24 321	21,2%	26 386	22 504	(2 065)	-7,8%	1 818	8,1%
Déficit équipements métropolitains	10 706	9,3%	10 053	10 163	653	6,5%	543	5,3%
Déficit autobus express métropolitains	957	0,8%	1 028	914	(71)	-7,0%	42	4,6%
Coordination métropolitaine et autres	9 412	8,2%	1 569	1 669	7 843	500,1%	7 743	464,1%
Réserve pour éventualités	1 000	0,9%	-	1 000	1 000	-	-	-
Sous-total	**46 397**	**40,5%**	**39 036**	**36 249**	**7 360**	**18,9%**	**10 148**	**28,0%**
TOTAL	**114 581**	**100,0%**	**110 162**	**107 431**	**4 418**	**4,0%**	**7 150**	**6,7%**

Autres postes budgétaires

Les dépenses sont constituées des frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), des intérêts ainsi que des frais bancaires. Les dépenses incluent également le coût d'entretien des infrastructures de la ligne Mascouche (Train de l'Est) qui doivent être encourues avant la date de mise en service. La réserve pour éventualités est budgétée à 1,0 M$.

Le budget 2014 inclut la mise en application de la Politique d'utilisation des fonds de l'AMT. Selon cette politique, les dépenses en immobilisations des actifs de nature administrative sont capitalisées au Fonds d'exploitation. L'amortissement ainsi que les intérêts liés au financement à long terme du Progiciel de gestion intégrée et des améliorations locatives du siège social sont imputés au Fonds d'exploitation. Ces coûts représentent 6,1 M$ et sont alloués en fonction des principes d'allocation des coûts.

En 2014, les dépenses en immobilisations additionnelles inscrites au budget sont de 2,5 M$.

TABLEAU 5 – Autres postes budgétaires – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
REVENUS								
Revenus	7 828	100,0%	12 470	9 179	(4 642)	-37,2%	(1 351)	-14,7%
TOTAL	**7 828**	**100,0%**	**12 470**	**9 179**	**(4 642)**	**-37,2%**	**(1 351)**	**-14,7%**
DÉPENSES								
Réserve pour éventualités	1 000	23,1%	-	1 000	1 000	-	-	-
Frais de gestion SAAQ et autres dépenses	3 334	76,9%	1 742	2 196	1 592	91,4%	1 138	51,8%
TOTAL	**4 334**	**100,0%**	**1 742**	**3 196**	**2 592**	**148,8%**	**1 138**	**35,6%**
ÉCART	**3 494**	-	**10 728**	**5 983**	**(7 234)**	**-67,4%**	**(2 489)**	**-41,6%**

COORDINATION MÉTROPOLITAINE

- Système tarifaire métropolitain
- Subventions aux organismes de transport
- Information et promotion

Système tarifaire métropolitain

L'année 2014 marque, pour l'AMT et ses partenaires, le dépôt de recommandations découlant de l'exercice de réflexion stratégique sur la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine. Ces recommandations viseront l'amélioration des pratiques en vue d'une simplification et d'une meilleure intégration de celles-ci entre les différents modes et réseaux de transport collectif pour le bénéfice de l'usager.

Cette initiative représente un chantier important découlant du Plan stratégique de l'AMT, qui balise les actions menant à la vision 2020 des transports collectifs de la région métropolitaine.

L'année 2014 fera aussi l'objet d'un projet pilote de tarification de stationnements incitatifs.

Tarification métropolitaine (TRAM)

La tarification métropolitaine, qui se reflète dans les titres TRAM, donne accès à l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine. Ces services de trains, autobus et métro sont offerts par 15 organismes de transport et desservent 99 municipalités.

Indexation des tarifs TRAM

En 2014, les tarifs des titres de transport mensuels TRAM font l'objet d'une indexation moyenne de 3,0 %, soit le même taux qu'en 2013. Cette hausse, légèrement supérieure à l'inflation, a pour objectif de maintenir le niveau de contribution relative des clients au financement des transports collectifs dans le contexte actuel d'amélioration des services.

TABLEAU 6 – Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2014 et comparaison avec les tarifs 2013

ZONE	TITRE	HAUSSE MOYENNE	ORD. 2014	ORD. 2013	ÉTUD. 2014	ÉTUD. 2013	RÉD. 2014	RÉD. 2013
TITRES MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM)								
1	TRAM 1	3,0%	89,50 $	87,00 $	71,50 $	69,50 $	53,50 $	52,00 $
2	TRAM 2	3,0%	105,00 $	102,00 $	84,00 $	81,50 $	63,00 $	61,00 $
3	TRAM 3	3,0%	125,00 $	121,00 $	100,00 $	97,00 $	75,00 $	72,50 $
4	TRAM 4	3,0%	135,00 $	131,00 $	108,00 $	105,00 $	81,00 $	78,50 $
5	TRAM 5	3,0%	156,00 $	151,00 $	125,00 $	121,00 $	93,50 $	90,50 $
6	TRAM 6	3,0%	187,00 $	182,00 $	150,00 $	146,00 $	112,00 $	109,00 $
7	TRAM 7	3,0%	215,00 $	209,00 $	172,00 $	167,00 $	129,00 $	125,00 $
8	TRAM 8	3,0%	246,00 $	239,00 $	197,00 $	191,00 $	148,00 $	143,00 $

Zones tarifaires métropolitaines

Aucun changement aux zones tarifaires n'est proposé pour 2014. Implantées depuis 1998, les huit zones tarifaires de la région métropolitaine sont concentriques autour du centre-ville de Montréal. La configuration de celles-ci régit les conditions d'équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu (distance parcourue) et de performance financière du système tarifaire (recettes perçues).

Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM

Les conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant sont maintenues en 2014. Ces conditions prévoient un rabais tarifaire de 40,0 % pour les enfants de 6 à 11 ans, pour les étudiants de 12 à 17 ans ainsi que pour les personnes de 65 ans ou plus. Un rabais tarifaire de 20,0 % est aussi offert aux étudiants de 18 à 25 ans.

TABLEAU 7 – Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant

	ÉTUDIANT	RÉDUIT
Admissibilité	18 à 25 ans	6 à 17 ans, 65 ans et plus
Rabais sur le tarif ordinaire	20%	40%

Tarification du réseau de trains de banlieue

Outre les titres métropolitains TRAM, la grille tarifaire du réseau de trains de banlieue comprend les titres TRAIN, exclusifs à ce réseau.

Indexation des tarifs TRAIN

L'indexation des tarifs des titres TRAIN s'arrime à celle des tarifs des titres TRAM, soit une hausse moyenne de 3,0 %.

TABLEAU 8 – Tarifs des titres TRAIN pour 2014 et comparaison avec les tarifs 2013

ZONE	TITRE	HAUSSE MOYENNE	ORD. 2014	ORD. 2013	ÉTUD. 2014	ÉTUD. 2013	RÉD. 2014	RÉD. 2013
TITRES MENSUELS TRAIN								
1	TRAIN 1	3,0%	76,00 $	74,00 $	61,00 $	59,00 $	45,50 $	44,50 $
2	TRAIN 2	3,0%	89,50 $	86,50 $	71,50 $	69,00 $	53,50 $	52,00 $
3	TRAIN 3	3,0%	106,00 $	103,00 $	85,00 $	82,50 $	63,50 $	62,00 $
4	TRAIN 4	3,0%	117,00 $	117,00 $	93,50 $	93,50 $	70,00 $	70,00 $
5	TRAIN 5	3,0%	133,00 $	128,00 $	106,00 $	102,00 $	80,00 $	77,00 $
6	TRAIN 6	3,0%	159,00 $	155,00 $	127,00 $	124,00 $	95,50 $	93,00 $
7	TRAIN 7	3,0%	183,00 $	178,00 $	146,00 $	142,00 $	110,00 $	107,00 $

Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN

Les zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant applicables aux titres TRAIN s'arriment à celles des titres intégrés TRAM.

Accès gratuit au réseau de trains de banlieue

La gratuité d'accès au réseau de trains de banlieue pour les enfants de 6 à 11 ans accompagnés d'un adulte est maintenue en 2014. Cette mesure vise à favoriser l'adoption par les familles de modes de transport durable.

Tarification du réseau express métropolitain

La grille tarifaire des autobus express métropolitains comprend les titres métropolitains TRAM et, pour l'Express Chevrier, intègre aussi les titres unitaires et mensuels du Réseau de transport de Longueuil (RTL).

Tarification des stationnements incitatifs

L'AMT propose plus de 30 000 places de stationnements incitatifs, dont 719 sont tarifiées, soit la portion étagée du stationnement Montmorency.

Tarification du stationnement Montmorency

En 2013, la tarification du stationnement Montmorency était de 110 $ par mois ou 7 $ par jour. Ces tarifs étaient gelés depuis 2012.

Pour 2014, les tarifs sont arrimés à ceux du stationnement Longueuil, soit 119 $ par mois ou 7,50 $ par jour, après indexation. Cet ajustement représente une augmentation de 8,2 % pour le tarif mensuel et de 7,1 % pour le tarif journalier.

Au-delà de 2014, l'indexation des tarifs de stationnement sera arrimée à celle des titres TRAM et TRAIN.

TABLEAU 9 – Tarifs des titres du stationnement Montmorency pour 2014 et comparaison avec les titres 2013

TITRE	HAUSSE	2014	2013
Forfait mensuel	8,2%	119,00 $	110,00 $
Billet à l'unité	7,1%	7,50 $	7,00 $

Projet pilote

Un projet pilote de tarification des stationnements incitatifs sera réalisé en 2014 afin d'évaluer la capacité d'une telle mesure à gérer la saturation observée dans plusieurs stationnements, à favoriser l'utilisation des modes actifs et collectifs ainsi qu'à contribuer au financement des transports collectifs tout en préservant l'attractivité et l'accessibilité de ceux-ci.

Ce projet pilote tiendra compte des besoins et de la motivation de la clientèle des services de transport collectifs offerts par l'AMT et ses partenaires.

Tarification locale de référence

Les tarifs locaux de référence sont proposés par l'AMT aux organismes de transport de la région métropolitaine comme balises pour la détermination de leurs tarifs locaux. Ils sont déterminés par indexation des tarifs locaux de référence de l'année précédente, selon le taux de base appliqué pour les tarifs TRAM. Les rabais consentis aux tarifs réduit et étudiant de référence correspondent à ceux qui s'appliquent aux titres mensuels TRAM (20,0 % pour le tarif étudiant, 40,0 % pour le tarif réduit) de même que les règles d'arrondissement des tarifs (0,50 $ pour les tarifs inférieurs à 100 $ et 1 $ pour les tarifs supérieurs à 100 $). Les tarifs locaux de référence sont aussi utilisés pour l'évaluation de l'aide à l'intégration tarifaire.

TABLEAU 10 – Tarifs locaux de référence – 2013-2014

ZONE	2014	2013	ÉTUD. 2014	ÉTUD. 2013	RÉD. 2014	RÉD. 2013
1	77,50 $	75,00 $	62,00 $	60,00 $	46,50 $	45,00 $
2	83,00 $	80,50 $	66,50 $	64,50 $	49,75 $	48,50 $
3	86,50 $	84,00 $	69,00 $	67,00 $	52,00 $	50,50 $
4	99,50 $	96,50 $	79,50 $	77,00 $	59,50 $	58,00 $
5	112,00 $	109,00 $	89,50 $	87,00 $	67,00 $	65,50 $
6	141,00 $	137,00 $	113,00 $	110,00 $	84,50 $	82,00 $
7	177,00 $	172,00 $	142,00 $	138,00 $	106,00 $	103,00 $
8	212,00 $	206,00 $	170,00 $	165,00 $	127,00 $	124,00 $

Recettes métropolitaines des titres TRAM

Prévisions 2013-2014

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres mensuels TRAM de l'AMT, des titres qui peuvent être utilisés sur tous les réseaux de transport collectif de la région.

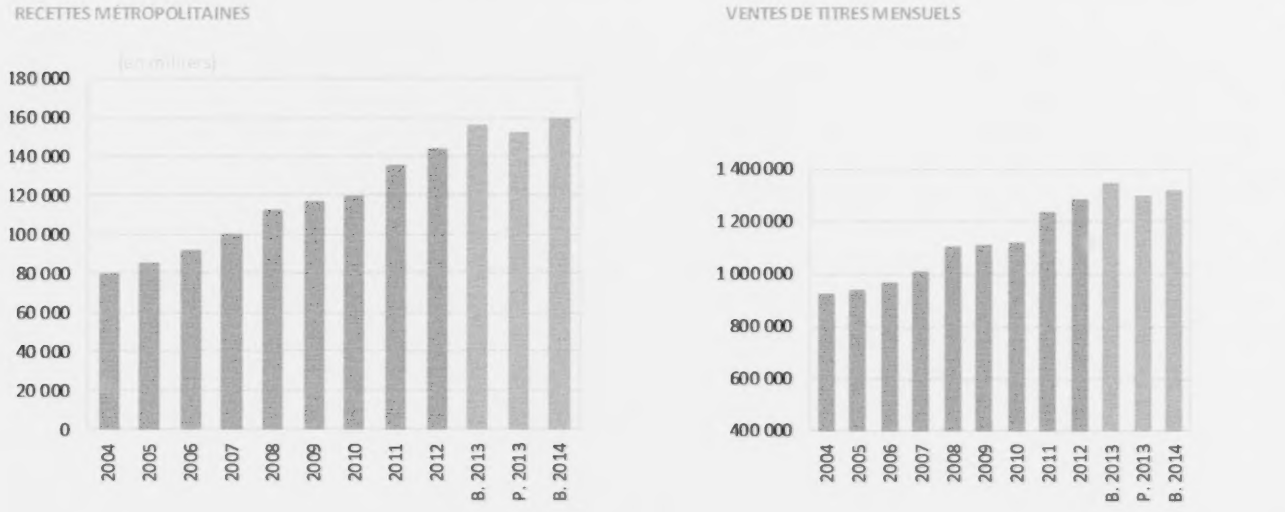
Pour les huit premiers mois de 2013, les ventes de titres TRAM se sont accrues de 1,4 % par rapport à la même période en 2012. La prévision 2013 est ajustée à 151,4 M$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2013. De ce montant, 114,3 M$ sont redistribués aux autorités organisatrices de la région, 35,5 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,6 M$ aux recettes des autobus express métropolitains.

Pour 2014, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 158,8 M$. De ce montant, 119,5 M$ sont redistribués aux autorités organisatrices de la région, 37,6 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,7 M$ aux recettes des autobus express métropolitains.

TABLEAU 11 – Évolution des recettes métropolitaines – 2004-2014

TITRES MENSUELS TRAM	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	B. 2013	P. 2013	B. 2014
Ventes	923 509	936 278	959 480	1 005 561	1 097 553	1 105 058	1 116 429	1 234 969	1 280 139	1 341 465	1 297 526	1 318 123
Recettes (en milliers $)	79 081	84 302	91 372	99 846	112 001	116 284	119 301	134 511	143 486	155 762	151 420	158 768

FIGURE 2 – Évolution des recettes métropolitaines – 2004-2014



Coûts d'exploitation et de gestion du système tarifaire

Les coûts d'exploitation et de gestion du système tarifaire métropolitain correspondent aux frais de commission accordés aux agences, aux billetteries métropolitaines et aux abonnements pour la vente de titres ainsi qu'aux frais du système OPUS. Ces coûts regroupent aussi les coûts encourus pour la gestion des ventes de titres et le partage des recettes, notamment les frais de personnel et de sondage.

Partage des recettes métropolitaines

Les recettes tarifaires métropolitaines sont partagées en fonction de l'utilisation des réseaux. Les notions de déplacements et de distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sont utilisées comme mesures d'utilisation des réseaux :

- Un premier montant, indexé en 2014 à 23,00 $ par titre vendu, est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau (passagers) pour chaque zone tarifaire ;
- Le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau (passagers-km).

La procédure permettant d'évaluer les mesures d'utilisation des réseaux est fondée sur l'observation des habitudes de déplacement d'un échantillon d'acheteurs de titres métropolitains et sur la mise en place d'un système d'information détaillée de suivi des ventes mensuelles de ces titres. En 2014, les données des enquêtes sur l'usage des titres de 2010 seront utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

Une nouvelle enquête sur l'usage des titres est prévue durant l'automne 2014 afin d'actualiser les données sur l'usage des titres. Elle permettra de prendre en compte l'introduction récente du titre TRAM à la station de métro Longueuil-Université de Sherbrooke et des titres TRAIN en zones 1, 2 et 3.

TABLEAU 12 – Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT								
STM	63 487	40,0%	60 675	62 076	2 812	4,6%	1 411	2,3%
RTL	22 811	14,4%	21 743	23 624	1 068	4,9%	(813)	-3,4%
STL	11 929	7,5%	11 361	11 675	568	5,0%	254	2,2%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	1 416	0,9%	1 350	1 206	66	4,9%	210	17,4%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	2 647	1,7%	2 556	2 430	91	3,6%	217	8,9%
CIT du Sud-Ouest	2 298	1,4%	2 197	2 170	101	4,6%	128	5,9%
CIT Haut-Saint-Laurent	303	0,2%	292	267	11	3,8%	36	13,5%
CIT La Presqu'île	789	0,5%	749	672	40	5,3%	117	17,4%
CIT Laurentides	2 752	1,7%	2 620	2 434	132	5,0%	318	13,1%
CIT Le Richelain	1 309	0,8%	1 242	1 242	67	5,4%	67	5,4%
CIT Roussillon	1 108	0,7%	1 057	989	51	4,8%	119	12,0%
CIT Sorel-Varennes	2 546	1,6%	2 446	2 174	100	4,1%	372	17,1%
CRT de Lanaudière	5 034	3,2%	4 948	4 701	86	1,7%	333	7,1%
Ville de Sainte-Julie	1 034	0,7%	986	1 049	48	4,9%	(15)	-1,4%
Autres	67	-	65	-	2	-	67	-
Sous-total	**119 530**	**75,2%**	**114 287**	**116 709**	**5 243**	**4,6%**	**2 821**	**2,4%**
RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT								
Trains de banlieue	37 563	23,7%	35 535	37 304	2 028	5,7%	259	0,7%
Autobus express métropolitains	1 675	1,1%	1 598	1 749	77	4,8%	(74)	-4,2%
Sous-total	**39 238**	**24,7%**	**37 133**	**39 053**	**2 105**	**5,7%**	**185**	**0,5%**
TOTAL	**158 768**	**100,0%**	**151 420**	**155 762**	**7 348**	**4,9%**	**3 006**	**1,9%**

TABLEAU 13 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2004-2014

(en milliers $)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	B. 2013	P. 2013	B. 2014
RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT												
STM	24 538	25 858	27 854	33 530	39 982	42 502	43 964	49 587	57 253	62 076	60 675	63 487
RTL	13 901	14 406	15 151	15 844	16 987	17 556	17 801	20 074	20 959	23 624	21 743	22 811
STL	7 429	8 214	9 222	9 339	9 999	9 919	10 516	10 840	10 602	11 675	11 361	11 929
CIT/CRT/Municipalité	8 624	9 941	11 510	12 982	14 998	15 476	15 323	17 398	18 336	19 334	20 508	21 303
AMT	24 589	25 883	27 635	28 151	30 035	30 831	31 698	36 612	36 336	39 053	37 133	39 238
TOTAL	**79 081**	**84 302**	**91 372**	**99 846**	**112 001**	**116 284**	**119 301**	**134 511**	**143 486**	**155 762**	**151 420**	**158 768**

Recettes des titres TRAIN

Prévisions 2013-2014

Les recettes des titres TRAIN correspondent aux revenus des ventes de titres à l'unité, en carnet, mensuels et annuels TRAIN.

Pour les huit premiers mois de 2013, les ventes de titres TRAIN se sont accrues de 19,5 % par rapport à la même période en 2012 ; hausse qui s'explique par la mise en place récente (2012) des titres TRAIN en zones 1-2-3. La prévision 2013 est ajustée à 56,7 M$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2013 ainsi que l'impact de l'amélioration des services déployée en août sur la ligne Saint-Jérôme.

Pour 2014, les recettes TRAIN sont évaluées à 60,0 M$, soit une hausse de 5,9 % par rapport à la prévision 2013, hausse tenant compte de la mise en service de la ligne Mascouche (Train de l'Est).

Recettes des titres STATIONNEMENT

Prévisions 2013-2014

Les recettes des titres STATIONNEMENT correspondent aux revenus des ventes de billets quotidiens et d'abonnements mensuels au stationnement Montmorency.

Pour les huit premiers mois de 2013, les revenus de STATIONNEMENT se sont accrus de 12,4 % par rapport à la même période en 2012. La prévision 2013 est ajustée à 1,2 M$, en considérant les revenus réels des premiers mois de l'année 2013.

Pour 2014, les revenus STATIONNEMENTS sont évalués à 1,3 M$.

Grille tarifaire 2014 des titres de transport TRAM et TRAIN

	TITRES TRAM			TITRES TRAIN		
TITRES ET TARIFS ($)	ORDINAIRE	ÉTUDIANT	RÉDUIT	ORDINAIRE	ÉTUDIANT	RÉDUIT
Zone 1						
Forfait annuel	984,50	786,50	588,50	836,00	671,00	500,50
Forfait mensuel	89,50	71,50	53,50	76,00	61,00	45,50
Carnet de 6 billets	18,00	-	10,75	15,25	-	9,25
Billet à l'unité	4,50	-	2,75	3,75	-	2,25
Zone 2						
Forfait annuel	1 155,00	924,00	693,00	984,50	786,50	588,50
Forfait mensuel	105,00	84,00	63,00	89,50	71,50	53,50
Carnet de 6 billets	21,00	-	12,50	18,00	-	10,75
Billet à l'unité	5,25	-	3,25	4,50	-	2,75
Zone 3						
Forfait annuel	1 375,00	1 100,00	825,00	1 166,00	935,00	698,50
Forfait mensuel	125,00	100,00	75,00	106,00	85,00	63,50
Carnet de 6 billets	25,00	-	15,00	21,25	-	12,75
Billet à l'unité	6,25	-	3,75	5,25	-	3,25
Zone 4						
Forfait annuel	1 485,00	1 188,00	891,00	1 287,00	1 028,50	770,00
Forfait mensuel	135,00	108,00	81,00	117,00	93,50	70,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	24,00	-	14,50
Billet à l'unité	-	-	-	6,00	-	3,50
Zone 5						
Forfait annuel	1 716,00	1 375,00	1028,50	1 463,00	1 166,00	880,00
Forfait mensuel	156,00	125,00	93,50	133,00	106,00	80,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	28,00	-	17,00
Billet à l'unité	-	-	-	7,00	-	4,25
Zone 6						
Forfait annuel	2 057,00	1 650,00	1 232,00	1 749,00	1 397,00	1 050,50
Forfait mensuel	187,00	150,00	112,00	159,00	127,00	95,50
Carnet de 6 billets	-	-	-	33,50	-	20,00
Billet à l'unité	-	-	-	8,50	-	5,00
Zone 7						
Forfait annuel	2 365,00	1 892,00	1 419,00	2 013,00	1 606,00	1 210,00
Forfait mensuel	215,00	172,00	129,00	183,00	146,00	110,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	39,00	-	23,50
Billet à l'unité	-	-	-	9,75	-	5,75
Zone 8						
Forfait annuel	2 706,00	2 167,00	1 628,00	-	-	-
Forfait mensuel	246,00	197,00	148,00	-	-	-
Carnet de 6 billets	-	-	-	-	-	-
Billet à l'unité	-	-	-	-	-	-

CLASSIFICATION	
0 à 5 ans	Gratuit
6 à 11 ans	Gratuit sur le réseau de trains de banlieue si accompagné d'un adulte muni d'un titre de transport valide.
Avec carte OPUS avec photo :	
6 à 17 ans	Tarif réduit
18 à 25 ans	Tarif étudiant
65 ans et +	Tarif réduit

CARTE INTÉGRATION TARIFAIRE

Subventions aux organismes de transport

L'AMT attribue plus de 122,0 M$ en aide financière aux organismes de transport de la région métropolitaine.

Un premier montant est versé et représente l'entièreté du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur le territoire de l'AMT, soit environ 50,5 M$ en 2014.

Un second montant de 71,5 M$ est aussi versé afin de compenser l'apport des organismes de transport au réseau de transport métropolitain. Ce montant représente près de 62,8 % de la contribution reçue des automobilistes pour le financement des activités de l'AMT.

L'incapacité des sources de financement à faire face à la croissance des services a forcé l'AMT à plafonner ce montant depuis 2010.

Les aides financières métropolitaines sont versées aux organismes de transport pour compenser leur apport au réseau de transport métropolitain par autobus et au réseau de métro. Ces aides sont reliées à l'achalandage du réseau de transport métropolitain et à la vente des titres de transport métropolitains. La forte croissance de l'achalandage et des ventes de titres, notamment liée aux effets du développement du train, du métro et de la Politique québécoise sur le transport collectif, a provoqué une croissance importante de la charge financière attribuable à ces aides depuis 2007. Elle atteint 92,6 M$ pour 2014.

En raison de la non-indexation de ses sources de financement, l'AMT est contrainte de plafonner à 69,8 M$ les montants consentis pour ces aides depuis 2010. En plus de ce montant, l'AMT verse une aide financière aux services de transport adapté qui représente 1,7 M$ en 2013.

En 2014, l'aide relative au transport adapté est incluse dans le calcul du plafonnement uniforme des cibles.

Afin de respecter la conformité de présentation des états financiers de l'AMT, les aides attribuées à l'AMT en tant qu'exploitant de réseau de trains de banlieue et d'autobus express métropolitain ne sont pas incluses dans le Tableau 2 de la page 11 présentant le sommaire du budget.

Une nouvelle aide financière aux organismes de transport est cependant attribuée par l'AMT depuis mai 2010, à la suite de la majoration de 1,5 ¢ de la taxe sur l'essence. Elle représente 50,5 M$ en 2014.

Les dépenses afférentes proviennent de ressources déployées pour l'évaluation des aides.

TABLEAU 14 – Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
AIDE MÉTRO								
STM	38 733	-	39 146	39 712	(413)	-1,1%	(979)	-2,5%
Sous-total	**38 733**	**100%**	**39 146**	**39 712**	**(413)**	**-1,1%**	**(979)**	**-2,5%**
AUTRES AIDES AUX AOT								
STM	11 806	38,6%	11 940	11 571	(134)	-1,1%	235	2,0%
RTL	4 916	16,1%	4 966	4 949	(50)	-1,0%	(33)	-0,7%
STL	5 191	17,0%	5 147	5 284	44	0,9%	(93)	-1,8%
AMT – Autobus express métropolitains	618	2,0%	634	624	(16)	-2,5%	(6)	-1,0%
AMT – Trains de banlieue	3 119	10,2%	2 962	2 918	157	5,3%	201	6,9%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	379	1,2%	396	341	(17)	-4,4%	38	11,1%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	459	1,5%	465	451	(6)	-1,3%	8	1,8%
CIT du Sud-Ouest	567	1,9%	565	533	2	0,4%	34	6,4%
CIT Haut-Saint-Laurent	81	0,3%	81	83	-	-	(2)	-2,4%
CIT La Presqu'Île	307	1,0%	301	284	6	1,9%	23	8,1%
CIT Laurentides	1 088	3,6%	1 050	1 102	38	3,6%	(14)	-1,3%
CIT Le Richelain	394	1,3%	399	367	(5)	-1,2%	27	7,4%
CIT Roussillon	285	0,9%	282	260	3	1,2%	25	9,6%
CIT Sorel-Varennes	272	0,9%	283	215	(11)	-3,7%	57	26,5%
CRT de Lanaudière	894	2,9%	961	892	(67)	-7,0%	2	0,2%
Ville de Sainte-Julie	225	0,7%	219	214	6	2,9%	11	5,1%
Sous-total	**30 601**	**100,0%**	**30 650**	**30 088**	(49)	-0,2%	**513**	1,7%
Aide aux organismes de transport	50 491	-	50 350	46 380	141	0,3%	4 111	8,9%
Services de transport adapté	2 187	-	-	-	2 187	-	2 187	-
Aide spéciale provenant du surplus affecté	-	-	2 800	2 800	(2 800)	-100,0%	(2 800)	-100,0%
TOTAL	**122 012**	**-**	**122 946**	**118 980**	**(934)**	**-0,8%**	**3 032**	**2,5%**
Dépenses afférentes	400	-	400	1 400	-	-	(1 000)	-71,4%
TOTAL SUBVENTIONS	**122 412**	**-**	**123 346**	**120 380**	**-**	**-**	**-**	**-**

Aide au réseau de transport métropolitain

L'aide au réseau de transport métropolitain comporte trois volets :

- l'aide au métro, qui représente 0,20 $ par passager ;
- l'aide aux services d'autobus à caractère métropolitain, qui représente 0,50 $ par passager en période de pointe ;
- l'aide aux services d'autobus en rabattement au train, qui représente 0,50 $ par passager en correspondance entre l'autobus et le train.

TABLEAU 15 – Répartition de l'aide au métro – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014	PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
AIDE MÉTRO							
STM	38 733	39 146	39 712	(413)	-1,1%	(979)	-2,5%
TOTAL	**38 733**	**39 146**	**39 712**	**(413)**	**-1,1%**	**(979)**	**-2,5%**

TABLEAU 16 – Répartition de l'aide aux autobus – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014	PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
AIDE AUTOBUS							
STM	4 508	4 903	4 527	(395)	-8,1%	(19)	-0,4%
RTL	2 466	2 594	2 502	(128)	-4,9%	(36)	-1,4%
STL	542	634	555	(92)	-14,6%	(13)	-2,3%
AMT – Autobus express métropolitains	457	478	450	(21)	-4,4%	7	1,6%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	218	239	214	(21)	-8,8%	4	1,9%
CIT de la Vallée du Richelieu	135	152	126	(17)	-11,0%	9	7,1%
CIT du Sud-Ouest	382	387	369	(5)	-1,3%	13	3,5%
CIT Haut-Saint-Laurent	57	57	58	-	-	(1)	-1,7%
CIT Laurentides	11	11	10	-	-	1	10,0%
CIT Le Richelain	273	281	258	(8)	-2,8%	15	5,8%
CIT Roussillon	174	173	158	1	0,3%	16	10,1%
CIT Sorel-Varennes	90	104	82	(14)	-13,7%	8	9,8%
CRT de Lanaudière	448	515	458	(67)	-13,0%	(10)	-2,2%
Ville de Sainte-Julie	122	118	118	4	3,7%	4	3,4%
TOTAL	**9 883**	**10 647**	**9 885**	**(764)**	**-7,2%**	**(2)**	-

TABLEAU 17 – Répartition de l'aide au rabattement – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014	PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
AIDE AUTOBUS RABATTEMENT AUX TRAINS							
STM	249	250	264	(1)	-0,4%	(15)	-5,7%
RTL	45	44	27	1	3,0%	18	66,7%
STL	62	61	67	1	2,1%	(5)	-7,5%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	56	55	82	1	1,7%	(26)	-31,7%
CIT La Presqu'Île	60	59	74	1	1,4%	(14)	-18,9%
CIT Laurentides	132	127	156	5	3,8%	(24)	-15,4%
CIT Le Richelain	1	1	1	-	-	-	-
CIT Roussillon	16	15	22	1	3,5%	(6)	-27,3%
TOTAL	**621**	**612**	**693**	**9**	**1,4%**	**(72)**	**-10,4%**

Aide au système tarifaire métropolitain intégré

L'aide au système tarifaire métropolitain comporte deux volets :

- l'aide aux tarifs réduit et étudiant pour compenser le rabais des tarifs réduit (40,0 %) et étudiant (20,0 %) offert aux acheteurs de titres métropolitains ;
- l'aide à l'intégration tarifaire pour permettre que, dans chaque zone tarifaire, aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.

TABLEAU 18 – Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
STM	3 893	33,3%	3 770	3 851	123	3,3%	42	1,1%
RTL	1 847	15,8%	1 787	1 948	60	3,3%	(101)	-5,2%
STL	898	7,7%	869	895	29	3,3%	3	0,3%
AMT – Autobus express métropolitains	147	1,3%	142	156	5	3,3%	(9)	-5,8%
AMT – Trains de banlieue	3 119	26,7%	2 962	2 918	157	5,3%	201	6,9%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	161	1,4%	158	126	3	2,2%	35	27,8%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	208	1,8%	202	172	6	3,1%	36	20,9%
CIT du Sud-Ouest	185	1,6%	178	164	7	3,9%	21	12,8%
CIT Haut-Saint-Laurent	20	0,2%	20	16	-	-	4	25,0%
CIT La Presqu'Île	64	0,5%	63	54	1	1,7%	10	18,5%
CIT Laurentides	215	1,8%	207	176	8	4,0%	39	22,2%
CIT Le Richelain	120	1,0%	117	108	3	2,8%	12	11,1%
CIT Roussillon	95	0,8%	93	80	2	2,3%	15	18,8%
CIT Sorel-Varennes	182	1,6%	178	133	4	2,1%	49	36,8%
CRT de Lanaudière	435	3,7%	442	372	(7)	-1,5%	63	16,9%
Ville de Sainte-Julie	103	0,9%	101	96	2	2,0%	7	7,3%
TOTAL	11 692	100,0%	**11 289**	**11 265**	**403**	**3,6%**	**427**	**3,8%**

TABLEAU 19 – Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
STM	3 156	37,5%	3 016	2 927	140	4,6%	229	7,8%
RTL	558	6,6%	541	471	17	3,2%	87	18,5%
STL	3 689	43,9%	3 583	3 768	106	3,0%	(79)	-2,1%
AMT – Express métropolitains	14	0,2%	14	18	-	-	(4)	-22,2%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	60	0,7%	56	71	4	6,4%	(11)	-15,5%
CIT La Presqu'Île	183	2,2%	179	156	4	2,2%	27	17,3%
CIT Laurentides	730	8,7%	705	760	25	3,5%	(30)	-3,9%
CIT Haut-Saint-Laurent	4	-	4	9	-	-	(5)	-55,6%
CRT de Lanaudière	11	0,1%	5	62	6	141,2%	(51)	-82,3%
TOTAL	8 405	100,0%	**8 102**	**8 242**	**303**	**3,7%**	**163**	**2,0%**

Aide métropolitaine au transport adapté

L'AMT attribue une aide financière aux Services de transport adapté (STA) afin de soutenir et de favoriser l'intégration des services qu'ils offrent via le Programme d'aide métropolitaine.

Cette aide finançait les déplacements métropolitains en transport adapté à hauteur de 10 $ par déplacement éligible. Révisées en 2010, les modalités de cette aide sont étroitement liées à celles du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées du Ministère des Transports du Québec (MTQ).

En 2013, aux fins de cohérence avec les autres aides financières versées par l'AMT et d'équité entre les STA impliqués, la règle de plafonnement a été révisée et un plafonnement uniforme s'est appliqué.

En 2014, la contribution globale de l'AMT pour le transport adapté est augmentée par rapport à celle de 2013 et totalise 2,2 M$.

TABLEAU 20 – Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
STM	373	17,1%	287	243	86	30,0%	130	53,5%
STL	548	25,1%	433	521	115	26,6%	27	5,2%
RTL	559	25,6%	457	529	102	22,3%	30	5,7%
CIT Laurentides	27	1,2%	22	23	5	22,7%	4	17,4%
MRC de L'Assomption	103	4,7%	78	92	25	32,1%	11	12,0%
MRC de Marguerite-D'Youville	328	15,0%	261	76	67	25,7%	252	331,6%
MRC Les Moulins	33	1,5%	25	30	8	32,0%	3	10,0%
RITA de la Vallée-du-Richelieu	24	1,1%	19	11	5	26,3%	13	118,2%
Ville de Candiac	127	5,8%	96	123	31	32,3%	4	3,3%
Ville de Chambly	33	1,5%	26	34	7	26,9%	(1)	-2,9%
Ville de Châteauguay	15	0,7%	12	12	3	25,0%	3	25,0%
Ville de Vaudreuil-Dorion	17	0,8%	11	17	6	54,5%	-	-
Autres	-	-	-	16	-	-	(16)	-100,0%
TOTAL	**2 187**	**100,0%**	**1 727**	**1 727**	**460**	**26,6%**	**460**	**26,6%**

Aide aux organismes de transport

Le gouvernement du Québec a adopté les décrets n^{os} 1183-2010 et 23-2013 concernant les modalités et conditions des versements de la partie du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur le territoire de l'AMT. Pour l'application de ces décrets, l'AMT a mis sur pied un comité spécial pour l'accompagner dans l'interprétation et l'évaluation des modalités prévues.

Ces travaux ont permis de verser l'ensemble des montants provisoires et/ou finaux prévus pour les années 2010 à 2013. Ce travail mené en étroite collaboration avec le MTQ et les organismes de transport représente une étape additionnelle importante en vue de la mise en œuvre d'un nouveau cadre de gouvernance et de financement du transport collectif dans la région métropolitaine.

L'AMT, qui recommande une mise à jour de la Loi sur l'AMT pour intégrer les modalités et conditions d'utilisation du produit de la majoration de la taxe sur l'essence, est en attente des modalités et conditions de versement pour l'année 2014 et les années ultérieures.

Information, promotion et vente de titres

En 2014, l'AMT va poursuivre ses efforts d'information et de promotion du transport collectif, par la diffusion d'information en temps réel sur l'état du service, la refonte complète de son site Internet et la mise en place d'un outil de personnalisation de la relation client. Elle continuera aussi de déployer d'importants efforts pour maintenir et bonifier la qualité du service offert par les billetteries métropolitaines et les programmes d'abonnement annuels aux transports collectifs.

Portrait de la mobilité des personnes

L'AMT a réalisé en 2013, en étroite collaboration avec ses partenaires, la plus récente enquête Origine-Destination (OD) ; ces enquêtes sont réalisées environ tous les cinq ans dans la région métropolitaine de Montréal depuis 1970.

Elles ont pour objectif de rassembler une connaissance de la structure et des caractéristiques des déplacements des personnes. Elles décrivent à cette fin l'ensemble des déplacements d'une journée moyenne de semaine des personnes membres d'un échantillon de l'ordre de 4,5 % des ménages de la région métropolitaine de Montréal. Cet échantillon est constitué de près de 160 000 personnes appartenant à 60 000 ménages qui déclarent effectuer un total d'environ 400 000 déplacements lors d'une journée moyenne de semaine. Les données et résultats de ces enquêtes sont nécessaires à la réalisation des grandes études de transport réalisées dans la région métropolitaine et à la clarification des enjeux qui y sont associés.

L'AMT assume la responsabilité de ces enquêtes. Tous les contrats pour la préparation ou la réalisation de l'enquête sont octroyés par l'AMT. L'AMT maintient aussi le secrétariat à l'enquête Origine-Destination qui assure entre autres la permanence de l'accès à l'information par des tiers et coordonne les travaux de production et la diffusion des données et des résultats.

Comme la réalisation de telles enquêtes est une opération de grande envergure qui rejoint les intérêts de plusieurs acteurs en matière d'aménagement du territoire et de transport des personnes, le MTQ, le Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), la Société de transport de Montréal (STM), le RTL, la Société de transport de Laval (STL), l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM) et la CMM sont partenaires de l'AMT pour la réalisation et le financement de ces enquêtes.

À la phase de collecte des données, réalisée en 2013 au coût de 2,0 M$, dont 0,7 M$ assumés par l'AMT, succède en 2014 la phase de traitement et d'analyse dont les premiers résultats seront publiés au début 2015.

Information et service à la clientèle

Les services métropolitains d'information et de service à la clientèle convergent autour du portail Internet de l'AMT, du système téléphonique Allo-TRAM, du centre d'appels de l'AMT et des afficheurs dynamiques. En 2014, l'AMT va poursuivre le développement de projets liés à la diffusion d'information en temps réel et va travailler à la refonte complète de son site Internet et la mise en place d'un outil de gestion de la relation client.

Billetteries métropolitaines

L'Agence s'est appliquée à repositionner son réseau de billetteries depuis 2010 et cette restructuration s'est achevée en 2012 avec la révision des contrats de gestion de deux billetteries sur le territoire de Laval.

Un programme de bonus/malus est maintenant appliqué aux billetteries métropolitaines en fonction des résultats des sondages effectués auprès de la clientèle sur la qualité de leur service. En 2014, l'AMT continuera d'axer ses efforts sur l'amélioration de la qualité du service.

Programme de fidélisation aux transports collectifs

OPUS+ : Mis en place par l'AMT en novembre 2010, OPUS+ est un programme d'abonnement à un titre de transport dont le 12^{e} titre consécutif est gratuit. Les abonnés reçoivent à domicile une carte OPUS chargée du titre souhaité et celui-ci est valide pour une durée indéterminée. Le paiement s'effectue mensuellement via un virement bancaire pré-autorisé ou par carte de crédit. Les titres TRAM et TRAIN de l'AMT sont offerts dans le cadre de l'abonnement, de même que la majorité des titres locaux des organismes de transport : STL, RTL, CIT Rousillon, CIT Le Richelain, CIT Chambly-Richelieu-Carignan, CIT Sorel-Varennes, MRC Les Moulins, CIT du Sud-Ouest, CIT Haut-Saint-Laurent, CIT Laurentides, MRC L'Assomption et Ville de Sainte-Julie.

OPUS+ étudiant : Lancé en 2011, ce programme propose aux étudiants, pour chaque période d'abonnement de huit mois, un crédit d'un titre mensuel applicable à la fin de leurs études. Ces crédits sont cumulables jusqu'à un maximum de 12 titres mensuels gratuits et doivent être utilisés dans les 12 mois suivant la fin des études. L'objectif de ce programme est double : fidéliser les étudiants lors de leurs études en maximisant le nombre de titres mensuels qu'ils achètent et diminuer le nombre d'abandons du transport collectif (décrochage modal) qui est actuellement observé après la fin des études, soit lors du passage d'une personne d'un statut d'étudiant à un statut de travailleur.

OPUS+ entreprise : C'est un programme d'abonnement aux transports collectifs destiné aux employés des entreprises participantes de la région métropolitaine de Montréal. L'abonnement offre une série d'avantages, dont un rabais mensuel de 8,33 % (équivalent du 12e titre gratuit) sur les titres de transport TRAM et TRAIN de l'AMT ainsi que sur la majorité des titres locaux des organismes de transport. Avec ce programme, l'employeur a aussi la liberté de bonifier ce rabais.

Gestion de la demande

Programme allégo : L'entente allégo a pris fin le 31 décembre 2011. S'appuyant sur des groupes de recherche auprès d'employeurs, l'AMT continuera toutefois d'offrir les volets de ce programme qui suscitent le plus grand intérêt et qui s'inscrivent directement dans sa mission. Les trois volets suivants seront encore offerts : OPUS+ entreprise, Titres à l'essai et covoiturage.

Politique d'intermodalité vélo/transport collectif : En 2014, l'AMT va poursuivre le développement de solutions destinées à encourager l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs.

Politique d'intermodalité auto/transport collectif : La popularité des stationnements incitatifs de l'AMT amène à chercher des solutions pour optimiser les places disponibles. En 2014, l'AMT va poursuivre la promotion du programme Covoiturage AMT, permettant aux inscrits de profiter de places réservées proches des accès aux transports collectifs. Elle va aussi poursuivre sa participation à Circuit Électrique et promouvoir ainsi l'usage des voitures électriques en installant des bornes de rechargement dans plusieurs stationnements incitatifs.

Promotion des transports collectifs : L'AMT va renouveler en 2014 les campagnes de publicité destinées à encourager l'utilisation des transports collectifs par toutes les clientèles : promotion des services de transport collectif (autobus express métropolitains, trains de banlieue), promotion de la tarification métropolitaine (gratuité à bord des trains pour les enfants âgés de moins de 12 ans, titre TRAM) et sensibilisation au respect des voies réservées.

TABLEAU 21 – Information, promotion et vente de titres – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
Information et promotion	5 357	35,6%	4 584	4 034	773	16,9%	1 323	32,8%
Tarification et vente de titres	9 676	64,4%	8 515	5 787	1 161	13,6%	3 889	67,2%
TOTAL	**15 033**	**100,0%**	**13 099**	**9 821**	**1 934**	**14,8%**	**5 212**	**53,1%**

Les dépenses d'information et promotion ainsi que de tarification et vente de titres font l'objet d'une hausse de coûts de l'ordre de 15 % par rapport à la prévision 2013. Cette hausse s'explique essentiellement par les reclassements comptables suivants :

- le regroupement du coût de l'ensemble des billetteries métropolitaines sous l'activité « tarification et vente de titres » plutôt qu'il soit imputé aux activités « tarification et vente de titres » et « trains de banlieue » ;
- le reclassement de frais généraux auparavant affectés au Fonds d'immobilisations et non liés à l'activité « trains de banlieue » vers l'activité « Coordination ».

EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

- Achalandage AMT
- Réseau de transport métropolitain par autobus
- Réseau de trains de banlieue

Achalandage AMT

Réseau de trains de banlieue

Pour l'année 2013, la prévision budgétaire d'achalandage du réseau de trains de banlieue, après les six premiers mois d'exercice, est évaluée à 17 360 400 passagers annuels.

Pour l'année 2014, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 2,2 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2013 ; l'achalandage est ainsi évalué à 17 742 200 passagers annuels.

La mise en service des nouvelles voitures multiniveaux afin d'accroître la capacité d'accueil des trains de banlieue (qui était saturée depuis les dernières années) est notamment responsable de cette croissance ainsi que l'ajout de nouveaux services sur les lignes Saint-Jérôme et Mascouche (Train de l'Est).

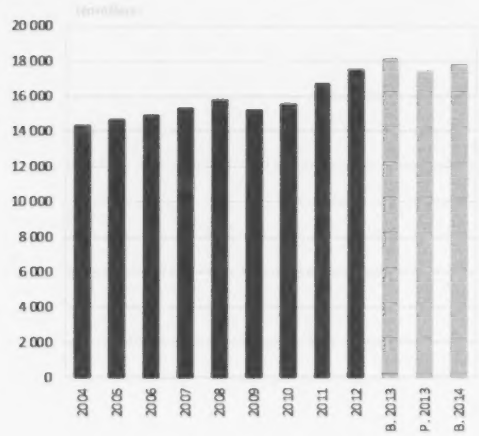
Autobus express métropolitains

Pour l'année 2013, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains, après les six premiers mois d'exercice, est évaluée à 1 623 800 passagers annuels.

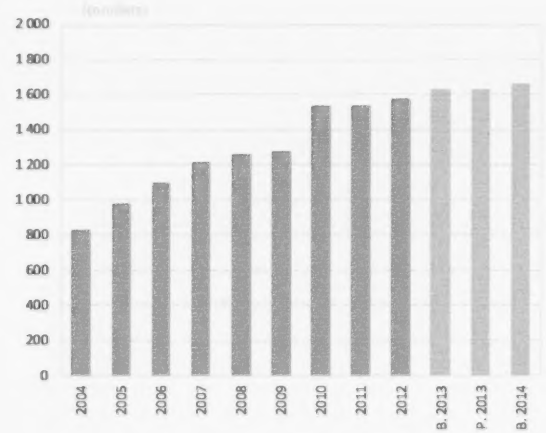
Pour l'année 2014, le budget d'exploitation est établi avec une hausse d'achalandage de 2,0 % par rapport à la prévision 2013 pour l'Express Chevrier ; son achalandage est évalué à 1 656 300 passagers annuels.

FIGURE 3 – Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2004-2014

TRAINS DE BANLIEUE



AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS



Réseau de transport métropolitain par autobus

	CARACTÉRISTIQUES	1997	2012	PRÉVISION 2013 [1]	OBJECTIF 2014
TERMINUS	Nombre de terminus	6	16	16	16
	Nombre de quais	118	225	230	230
	Achalandage annuel	40,7 M	72,8 M	72,9 M	72,9 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS	Nombre de stationnements	10	25	25	25
	Nombre de places offertes	4 600	14 454	14 830	15 102
	Achalandage annuel	0,6 M	2,9 M	3,7 M	3,7 M
	Taux d'utilisation	63%	80%	76%	76%
VOIES RÉSERVÉES	Nombre de voies réservées	9	31	31	31
	Longueur pointe du matin	41,2 km	86,2 km	86,7 km	86,7 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	73,5 km	73,5 km	73,5 km
	Achalandage annuel	16,0 M	25,6 M	25,9 M	25,9 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS	Achalandage annuel	-	1,569 M	1,624 M	1,656 M

[1] *Estimation de l'achalandage annuel 2013 : prévision annuelle basée sur six mois d'achalandage*

Équipements métropolitains

Les équipements métropolitains se composeront, en 2014, de 16 terminus, de 31 voies réservées et de 25 stationnements incitatifs. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration du transport collectif.

TABLEAU 22 – Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
REVENUS								
Facturation des coûts aux organismes de transport	6 844	100%	5 413	6 776	1 431	26,4%	68	1,0%
TOTAL	**6 844**	**100%**	**5 413**	**6 776**	**1 431**	**26,4%**	**68**	**1,0%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion – Terminus	14 579	83,1%	11 023	11 898	3 556	32,3%	2 681	22,5%
Coûts d'exploitation et de gestion – Voies réservées	1 329	7,6%	2 301	3 045	(972)	-42,2%	(1 716)	-56,3%
Coûts d'exploitation et de gestion – Stationnements	1 642	9,4%	2 142	1 996	(500)	-23,3%	(354)	-17,7%
TOTAL	**17 550**	**100%**	**15 466**	**16 939**	**2 084**	**13,5%**	**611**	**3,6%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**10 706**	**-**	**10 053**	**10 163**	**653**	**6,5%**	**543**	**5,3%**

TABLEAU 23 – Dépenses – Équipements métropolitains – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et d'entretien	10 569	60,2%	8 935	8 902	1 634	18,3%	1 668	18,7%
Sûreté	2 889	16,5%	3 038	2 602	(149)	-4,9%	286	11,0%
Frais de gestion	4 093	23,3%	3 493	5 435	600	17,2%	(1 342)	-24,7%
TOTAL	**17 550**	**100,0%**	**15 466**	**16 939**	**2 084**	**13,5%**	**612**	**3,6%**

FIGURE 4 – Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2004-2014

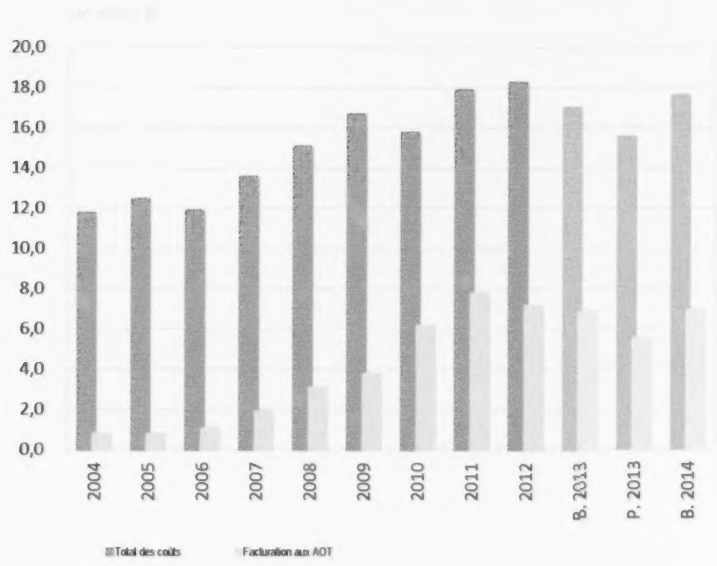


TABLEAU 24 – Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
STM	1 203	17,6%	1 074	1 214	129	12,0%	(11)	-0,9%
RTL	1 957	28,6%	1 486	1 882	471	31,7%	75	4,0%
STL	1 640	24,0%	1 172	1 387	468	39,9%	252	18,2%
AMT	91	1,3%	105	84	(14)	-13,5%	7	8,1%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	134	2,0%	134	147	-	-	(13)	-8,8%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	36	0,5%	32	28	4	11,8%	8	30,2%
CIT du Sud-Ouest	146	2,1%	123	270	23	18,8%	(124)	-45,8%
CIT Haut-Richelieu	333	4,9%	302	291	30	10,0%	42	14,3%
CIT Haut-Saint-Laurent	24	0,4%	22	25	2	11,0%	(1)	-3,3%
CIT La Presqu'Île	12	0,2%	8	6	4	57,5%	6	102,2%
CIT Laurentides	527	7,7%	347	524	180	51,9%	3	0,6%
CIT Le Richelain	171	2,5%	155	236	16	10,3%	(65)	-27,5%
CIT Roussillon	105	1,5%	95	124	10	10,7%	(19)	-15,2%
CIT Sorel-Varennes	57	0,8%	38	46	19	49,4%	12	25,3%
CRT de Lanaudière	365	5,3%	272	458	94	34,5%	(93)	-20,2%
Ville de Sainte-Julie	39	0,6%	41	45	(2)	-4,8%	(6)	-12,3%
Autres	4	0,1%	7	10	(3)	-42,2%	(6)	-62,2%
TOTAL	**6 844**	**100,0%**	**5 413**	**6 776**	**1 431**	**26,4%**	**68**	**1,0%**

Gare d'autocars de Montréal

L'AMT a la responsabilité d'exploiter la Gare d'autocars de Montréal depuis juillet 2013. Ce terminus dispose de 21 quais pour les arrivées et départs ainsi que de 6 points de chargement pour l'Expédibus et accueille 5 transporteurs au Québec et 3 transporteurs hors Québec ainsi que la navette 747 de la STM qui dessert l'aéroport P.-E. Trudeau.

L'ajout de cet équipement représente, pour l'AMT, un complément d'importance à l'arrimage des services de transport collectif urbain et interurbain déjà présent aux terminus Longueuil et Cartier.

Pour les trois premières années d'exploitation, l'AMT bénéficie d'une garantie du gouvernement du Québec sur le financement de tout déficit d'exploitation que pourrait connaître la Gare d'autocars de Montréal.

Aucun montant n'est inscrit au budget 2014 de l'AMT.

Réseau d'autobus express métropolitains

L'AMT exploite un service d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier. Les coûts de ce service prévus pour 2014 totalisent 5,2 M$, comparativement à 5,1 M$ pour la prévision 2013. Les recettes des usagers prévues en 2014 sont de 3,9 M$. Le ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains se situe à 75,8 % au budget de 2014, par rapport à 71,8 % au budget de 2013.

En 2014, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 50 % par l'AMT, s'élève à 1,0 M$. Les municipalités assument l'autre moitié du déficit d'exploitation. Le déficit d'exploitation est déterminé en intégrant les aides métropolitaines attribuées au service d'autobus express.

TABLEAU 25 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
REVENUS								
Revenus usagers	3 937	93,0%	3 778	3 925	159	4,2%	12	0,3%
PAGASTC – MTQ	200	4,7%	200	288	-	-	(88)	-30,6%
Contributions municipales	97	2,3%	132	338	(35)	-26,5%	(241)	-71,3%
TOTAL	**4 234**	**100,0%**	**4 110**	**4 551**	**124**	**3,0%**	**(317)**	**-7,0%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	5 191	100,0%	5 138	5 465	53	1,0%	(274)	-5,0%
TOTAL	**5 191**	**100,0%**	**5 138**	**5 465**	**53**	**1,0%**	**(274)**	**-5,0%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT	**957**	-	**1 028**	**914**	**(71)**	**-7,0%**	**42**	**4,6%**
Achalandage (milliers)	1 656	-	1 624	1 622	33	0,0	35	2,1%
Ratio d'autofinancement (%)	75,8	-	73,5	71,8	2	3,2%	4	5,6%

TABLEAU 26 – Dépenses – Autobus express métropolitains – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et d'entretien	4 966	95,7%	4 706	4 706	260	5,5%	260	5,5%
Frais de gestion	224	4,3%	432	759	(207)	-47,9%	(535)	-70,4%
TOTAL	**5 191**	**100,0%**	**5 138**	**5 465**	**53**	**1,0%**	**(274)**	**-5,0%**

TABLEAU 27 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2004-2014

(en milliers $)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	B. 2013	P. 2013	B. 2014
REVENUS												
Recettes usagers	1 308	1 443	1 681	2 295	2 373	2 595	2 579	3 153	3 595	3 925	3 778	3 937
Aide aux tarifs réduit et étudiant	45	43	56	58	49	76	79	108	-	-	-	-
Aide métropolitaine	299	360	414	-	354	478	458	463	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	64	87	8	59	11	21	12	-	-	-	-
Contributions municipales	170	180	432	374	29	706	453	137	12	338	132	97
Autres contributions	-	-	-	-	-	45	-	-	-	-	-	-
PAGASTC – MTQ	-	-	-	-	40	210	115	288	291	288	200	200
TOTAL	**1 822**	**2 090**	**2 670**	**2 735**	**2 904**	**4 121**	**3 705**	**4 161**	**3 898**	**4 551**	**4 110**	**4 234**
DÉPENSES												
Dépenses	2 420	2 749	3 013	3 449	3 556	4 412	4 571	4 635	5 012	5 465	5 138	5 191
TOTAL	**2 420**	**2 749**	**3 013**	**3 449**	**3 556**	**4 412**	**4 571**	**4 635**	**5 012**	**5 465**	**5 138**	**5 191**
INDICATEURS												
Achalandage (milliers)	891	973	1 149	1 269	1 269	1 268	1 405	1 528	1 569	1 622	1 624	1 656
Ratio d'autofinancement (%)	54,0	52,5	55,8	66,5	66,7	58,8	56,4	68,0	71,7	71,8	73,5	75,8

Express Chevrier

Le service d'autobus de l'Express Chevrier est offert entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville, situé sous le 1000, rue De La Gauchetière, à Montréal. Les municipalités desservies par ce service assument 50,0 % du déficit d'exploitation, lequel est réparti entre ces dernières selon le lieu de résidence des usagers.

Revenus

En 2014, les recettes prévues en provenance des usagers sont évaluées à 3,9 M$, soit une hausse de 4,2 % par rapport à la prévision 2013.

Dépenses

Pour 2013 et 2014, les dépenses prévues sont respectivement de 5,1 M$ et 5,2 M$, soit une augmentation en 2014 de 0,1 M$ par rapport à la prévision 2013. L'augmentation provient d'un changement dans les règles d'allocation de coûts.

Contributions municipales

Depuis 2005, les municipalités dont le pourcentage d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1,0 % de l'achalandage contribuent à hauteur de 50,0 % du déficit d'exploitation. Les contributions municipales prévues sont de 0,1 M$ en 2014.

Le ratio d'autofinancement est de 75,8 % en 2014.

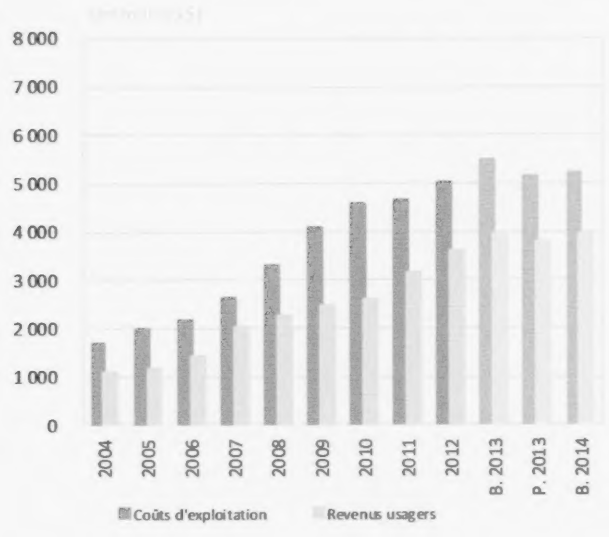
TABLEAU 28 – Contributions municipales – Autobus express métropolitains – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
EXPRESS CHEVRIER								
RTL	59	61,4%	86	206	(27)	-31,0%	(147)	-71,2%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	12	12,8%	17	43	(5)	-27,2%	(31)	-71,2%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	-	-	-	3	-	-	(3)	-100,0%
CIT Le Richelain	10	10,7%	13	36	(3)	-20,3%	(26)	-71,2%
CIT Roussillon	1	1,2%	1	4	-	-	(3)	-70,4%
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu	13	13,8%	15	46	(2)	-11,1%	(33)	-71,0%
TOTAL	**97**	**100,0%**	**132**	**338**	**(36)**	**-26,9%**	**(241)**	**-71,4%**

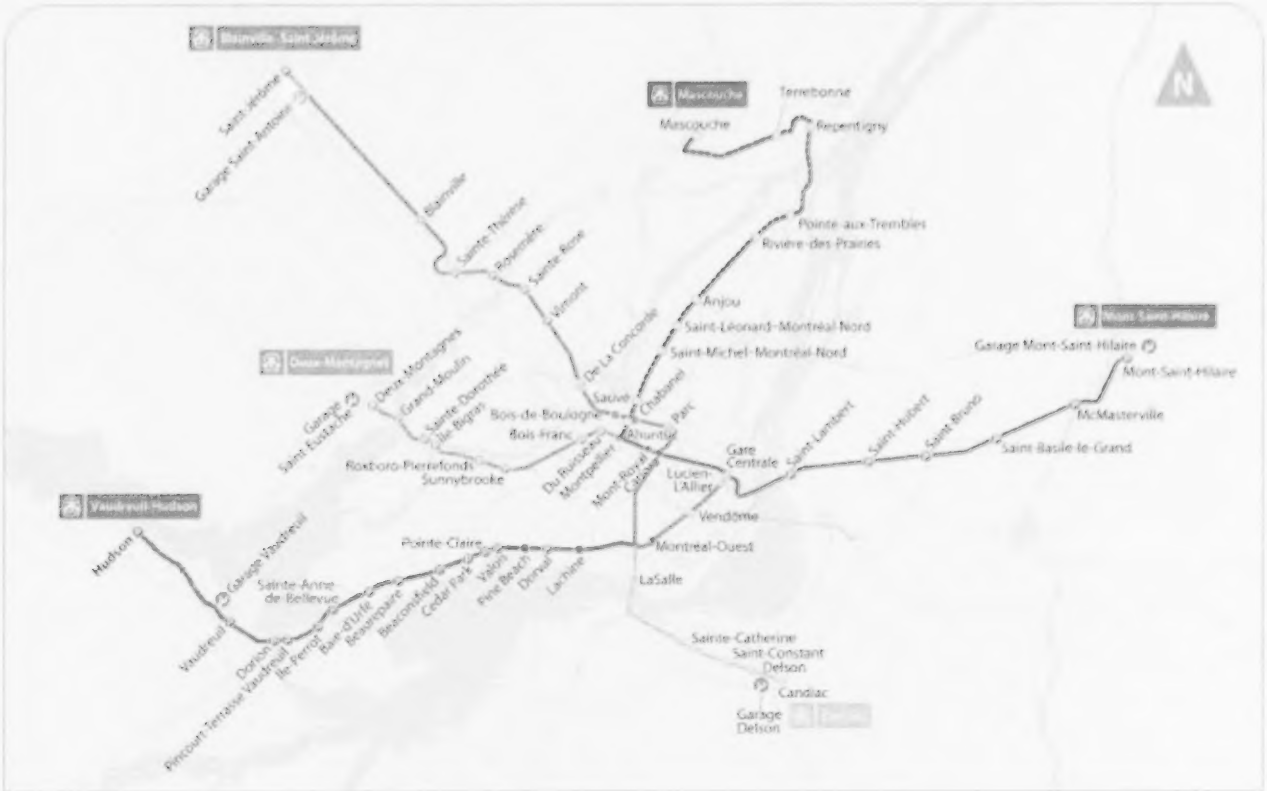
TABLEAU 29 – Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2004-2014

EXPRESS CHEVRIER	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	B. 2013	P. 2013	B. 2014
Coûts d'exploitation (milliers $)	1 697	1 986	2 169	2 605	3 305	4 081	4 571	4 635	5 012	5 465	5 138	5 191
Revenus usagers nets (milliers $)	1 088	1 157	1 399	2 027	2 232	2 471	2 579	3 153	3 595	3 925	3 778	3 937
Achalandage annuel (milliers de pass.)	590	716	870	1 049	1 227	1 268	1 405	1 528	1 569	1 622	1 624	1 656
Ratio d'autofinancement (%)	64,1	58,3	64,5	77,8	67,5	60,5	56,4	68,0	71,7	71,8	73,5	75,8
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,23	0,22	0,20	0,20	0,18	0,22	0,22	0,21	0,22	0,23	0,21	0,21

FIGURE 5 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2004-2014



Réseau
de trains de banlieue



LIGNE	DEUX-MONTAGNES	VAUDREUIL-HUDSON	SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour Électrification : 1992 à 1995	1889 à ce jour Rénovations : 1982 à 1989	1882 à 1981 Remise en service : 1997 Prolongement : 2006	1859 à 1988 Remise en service : 2000	1887 à 1980 Remise en service : 2001 Prolongement : 2005	
Opérateur en impartition	CN	CP	CP	CN	CP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet (km)	29,9	51,2	62,8	34,9	25,6	204,4
Départs/jour	49	27	26	14	12	128
Départs/semaine	279	149	130	70	60	688
Gares	12	18	10 (+3)[1]	6 (+1)[1]	5 (+3)[1]	51
Stationnements incitatifs	8	14	6	6	4	38
Places de stationnement 2012	6 041	3 709	3 407	3 258	1761	18 176
Achalandage 2012	7 864 800	3 869 500	2 482 700	2 233 600	996 100	17 446 700
Prévision achalandage 2013 [3]	7 679 900	3 873 000	2 549 800	2 222 400	1 035 300	17 360 400
Objectif achalandage 2014	7 679 900	3 942 700	2 753 800	2 289 100	1 076 700	17 742 200

[1] *Trois gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac*

[2] *Une gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire*

[3] *Estimation de l'achalandage annuel 2013 : prévision annuelle basée sur six mois d'achalandage*

Réseau de trains de banlieue

De nouveaux services

Ligne Mascouche (Train de l'Est)

Cette nouvelle ligne vient combler le manque d'infrastructures permanentes de transport collectif desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine. Ce projet d'envergure comprend, notamment, la construction de dix nouvelles gares. Cette ligne de trains pourra accueillir jusqu'à 11 000 passagers à moyen terme, dont près de 30,0 % qui utilisent actuellement leur automobile.

L'AMT prévoit que la mise en service s'effectuera à l'automne 2014.

Ligne Saint-Jérôme

Afin de mieux desservir la clientèle de la couronne nord, l'AMT a augmenté le nombre de départs quotidiens de la ligne Saint-Jérôme de 20 à 26, en plus d'ajouter 12 départs en fin de semaine. Ces nouveaux services sont rendus possibles à la suite d'investissements importants dans les infrastructures ferroviaires de cette ligne.

Renouvellement de la flotte

Les nouvelles voitures multiniveaux ont été complètement déployées sur le réseau et l'AMT a complété la mise en service des nouvelles locomotives bimodes sur l'ensemble du réseau en 2013. L'AMT complète le déploiement des voitures 700 totalement remises à niveau en 2012 et 2013 selon les normes de qualité.

Cette nouvelle flotte permet d'augmenter la fiabilité du service, d'accroître la capacité d'accueil, d'offrir le confort à une clientèle toujours croissante et de diminuer la consommation de carburant.

Une qualité de service à maintenir

Pour exercer un meilleur contrôle de qualité de la maintenance, l'AMT travaille aussi à développer ses propres centres d'entretien et sites de garage. Le MTQ a ainsi autorisé l'AMT, en septembre 2010, à construire le centre d'entretien Lachine pour les trains qui circulent sur le réseau du Canadien Pacifique (CP). L'AMT travaille aussi à un scénario pour construire le centre d'entretien Pointe-Saint-Charles pour les trains qui circulent sur le réseau du Canadien National (CN).

Par ailleurs, l'AMT continue d'investir dans les réseaux de communication à la clientèle pour une mise à niveau du réseau et pour une amélioration de ce service.

Finalement, afin de répondre à la demande de certains partenaires municipaux de l'AMT et afin d'avoir une cohérence opérationnelle entre chacune de ces lignes, le budget 2014 prévoit que les coûts d'entretien des stationnements de certaines gares de la ligne Vaudreuil-Hudson seront assumés par l'AMT, et non plus par les municipalités.

Acquisition d'emprise

Depuis plusieurs mois, l'AMT et le CN sont en discussions afin que l'AMT puisse acquérir l'emprise ferroviaire de la ligne Deux-Montagnes ainsi que le tunnel Mont-Royal. Ces négociations sont sur le point d'arriver à leur conclusion et le budget 2014 inclut les économies générées par cette acquisition.

Revenus

Les revenus du réseau de trains de banlieue se composent principalement des recettes d'usagers (46,4 %) et des contributions municipales (47,5 %). Les recettes tarifaires des trains de banlieue proviennent de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue ainsi que de la portion des recettes métropolitaines intégrées TRAM (mensuelles et unitaires) imputées aux trains de banlieue.

En 2014, les recettes des usagers totalisent 60,0 M$, par rapport à 56,7 M$ pour la prévision 2013, soit une hausse de 5,9 % en raison de l'effet combiné de l'augmentation des tarifs, de l'achalandage et des effets liés à la redistribution des titres régionaux TRAM.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2014 totalisent 153,6 M$, en augmentation de 1,4 % par rapport à la prévision 2013. Cette augmentation des coûts est expliquée d'abord par une augmentation de services sur les lignes Saint-Jérôme et Mascouche (Train de l'Est), qui représente un coût de 10,6 M$.

L'écart est compensé par les économies générées par l'acquisition de l'emprise de la ligne Deux-Montagnes, qui représente 5,7 M$. Des augmentations de coûts résultant de l'indexation des contrats, de la prise en charge de l'entretien de sites additionnels (gares de la ligne Vaudreuil-Hudson) ont été compensées par des mesures d'économie.

De plus, compte tenu de l'homogénéité de la flotte, l'AMT raffine ses règles d'allocation des coûts entre les lignes de trains qui sont en reflet du niveau de services offerts par chacune d'elles. Alors qu'en 1996, l'AMT exploitait deux lignes de trains relativement indépendantes, l'ajout de nouvelles lignes, le renouvellement des grands contrats d'exploitation ferroviaire multi-lignes et d'entretien du matériel roulant de même que l'usage croissant d'infrastructures communes nécessitent dorénavant le recours à un processus de répartition des frais communs entre les lignes du réseau de trains de banlieue.

Les remises gouvernementales versées au réseau de trains de banlieue pour compenser le déficit résiduel budgétisé pour 2014 est de 24,3 M$, en diminution de 7,8 % par rapport à la prévision de 2013.

TABLEAU 30 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
REVENUS								
Recettes usagers	60 012	46,4%	56 696	58 605	3 317	5,9%	1 407	2,4%
Contributions municipales nettes	61 425	47,5%	60 586	60 751	839	1,4%	674	1,1%
PAGASTC – MTQ	7 800	6,0%	7 800	10 019	-	-	(2 219)	-22,2%
TOTAL	**129 237**	**100,0%**	**125 082**	**129 375**	**4 156**	**3,3%**	**(138)**	**-**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	153 560	100,0%	151 468	151 878	2 092	1,4%	1 682	1,1%
TOTAL	**153 560**	**100,0%**	**151 468**	**151 878**	**2 092**	**1,4%**	**1 682**	**1,1%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION								
Deux-Montagnes	(326)	-1,3%	5 244	4 048	(5 570)	-106,2%	(4 374)	-108,0%
Vaudreuil-Hudson	9 162	37,7%	10 635	10 666	(1 473)	-13,9%	(1 504)	-14,1%
Blainville–Saint-Jérôme	8 068	33,2%	5 890	4 367	2 179	37,0%	3 701	84,7%
Mont-Saint-Hilaire	2 493	10,3%	2 552	2 035	(59)	-2,3%	458	22,5%
Candiac	1 668	6,9%	2 066	1 092	(398)	-19,3%	575	52,7%
Mascouche (Train de l'Est)	3 256	13,4%	-	295	3 256	-	2 961	1003,8%
TOTAL	**24 321**	**100%**	**26 386**	**22 504**	**(2 065)**	**-7,8%**	**1 818**	**8,1%**
Achalandage (milliers)	**17 742**	**-**	**17 360**	**18 045**	**382**	**2,2%**	**(302)**	**-1,7%**
Ratio d'autofinancement (%)	39,1	-	37,4	38,6	2	4,4%	-	-

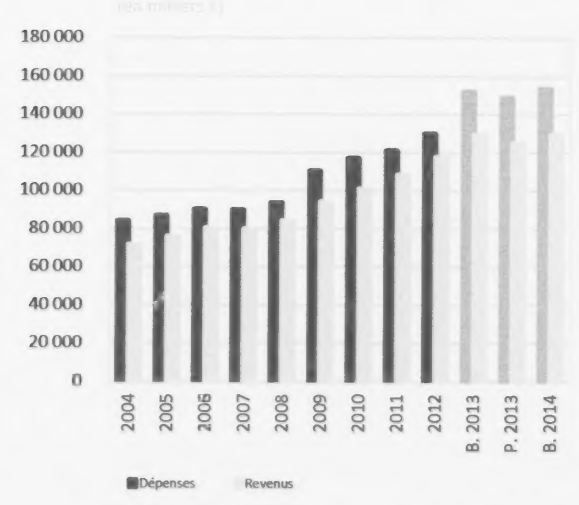
TABLEAU 31 – Dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
DÉPENSES								
Exploitation	54 473	35,5%	55 313	58 670	(840)	-1,5%	(4 197)	-7,2%
Entretien matériel roulant	53 195	34,6%	48 080	48 058	5 115	10,6%	5 137	10,7%
Infrastructure	14 200	9,2%	10 784	11 222	3 416	31,7%	2 978	26,5%
Billetterie et Sûreté	4 000	2,6%	6 985	6 985	(2 986)	-42,7%	(2 986)	-42,7%
Frais de gestion	27 692	18,0%	30 306	26 943	(2 614)	-8,6%	749	2,8%
TOTAL	153 560	100,0%	**151 468**	**151 878**	**2 092**	**1,4%**	**1 682**	**1,1%**

TABLEAU 32 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2004-2014

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	B. 2013	P. 2013	B. 2014
REVENUS (en milliers $)												
Recettes usagers	34 575	37 617	41 128	42 299	44 457	44 055	45 848	51 577	54 302	58 605	56 696	60 012
Aide aux tarifs réduit et étudiant	1 457	1 463	1 696	1 686	1 847	1 946	2 094	2 251	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	28	85	11	47	31	107	70	-	-	-	-
Contributions municipales nettes	28 278	29 520	31 524	33 384	36 194	42 414	46 582	47 730	51 723	60 751	60 586	61 425
PAGASTC – MTQ	-	-	-	-	1 429	5 374	6 025	6 446	11 311	10 019	7 800	7 800
Dette – subvention MTQ	7 125	7 122	5 636	2 066	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	**71 435**	**75 750**	**80 069**	**79 446**	**83 974**	**93 820**	**100 655**	**108 074**	**117 336**	129 375	125 082	129 237
DÉPENSES (en milliers $)												
Dette – subvention MTQ	7 125	7 122	5 636	2 066	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	76 687	79 567	84 175	87 436	93 447	109 999	116 741	120 723	129 539	151 878	151 468	153 560
TOTAL	**83 812**	**86 689**	**89 811**	**89 502**	**93 447**	**109 999**	**116 741**	**120 723**	**129 539**	151 878	151 468	153 560
Déficit résiduel	12 377	10 939	9 742	10 056	9 473	16 179	16 086	12 649	12 203	22 504	26 386	24 321
INDICATEURS												
Achalandage annuel (milliers de pass.)	14 323	14 584	15 046	15 478	15 316	15 191	15 472	16 649	17 447	18 045	17 360	17 742
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,27	0,27	0,27	0,28	0,28	0,35	0,36	0,35	0,36	0,40	0,42	0,42
Taux de ponctualité (%)	97	97	97	98	96	96	97	96	96	96	95	95
Ratio d'autofinancement (%)	45,1	47,3	48,9	48,4	47,6	40,1	39,3	42,7	41,9	38,6	37,4	39,1

FIGURE 6 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2004-2014



Contributions municipales aux trains de banlieue

Comme le prévoit sa Loi constitutive, l'AMT répartit 40,0 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains, par tronçon, entre les municipalités desservies selon le nombre de trains-km ou de départs à chacune des gares. Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée (RFU) ou selon des ententes entre les Villes.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 1,4 % par rapport à la prévision 2013, une augmentation due à l'ajout de services, qui est compensé par des mesures importantes d'économies.

Pour les lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson (existantes lors de la création de l'AMT en 1996), la méthode de répartition se fait selon le critère trains-km :

- Lignes Deux-Montagnes : pour 2013 et 2014, la proportion est de 79,4 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 11,6 % pour Laval et 9,0 % pour le tronçon Deux-Montagnes ;
- Ligne Vaudreuil-Hudson : pour 2013 et 2014, la proportion est de 81,2 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,8 % pour le tronçon Hudson.

Pour les lignes Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire, Candiac et Mascouche (Train de l'Est), la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare :

- Ligne Saint-Jérôme : pour 2013 et 2014, la proportion est de 22,2 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 33,3 % pour Laval et 44,4 % pour le CIT Laurentides ;
- Ligne Mont-Saint-Hilaire : pour 2013 et 2014, la proportion est de 50,0 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50,0 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire ;
- Ligne Candiac : pour 2013 et 2014, la proportion des départs à chaque gare est de 20,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 80,0 % pour le tronçon Candiac ;
- Ligne Mascouche (Train de l'Est) : pour 2014, la proportion estimée des départs à chaque gare est de 70,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 30,0 % pour le tronçon Mascouche.

TABLEAU 33 – Évolution des contributions municipales nettes – 2004-2014

(en milliers $)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	B. 2013	P. 2013	B. 2014
Deux-Montagnes	11 899	11 857	12 225	12 339	13 008	14 001	14 092	15 436	16 381	17 614	18 089	15 037
Vaudreuil-Hudson	9 014	9 178	9 565	9 393	9 903	11 653	13 225	13 766	14 516	15 994	16 426	15 769
Saint-Jérôme	3 456	4 412	4 142	6 189	6 444	6 837	7 561	7 841	8 894	11 418	11 726	13 527
Mont-Saint-Hilaire	2 970	2 883	3 910	4 041	5 396	7 134	7 992	6 805	7 752	9 141	9 388	9 578
Candiac	937	1 190	1 682	1 422	1 443	2 790	3 712	3 882	4 180	4 827	4 957	4 796
Mascouche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 757	-	2 718
TOTAL	**28 276**	**29 520**	**31 524**	**33 384**	**36 194**	**42 415**	**46 582**	**47 730**	**51 723**	**60 751**	**60 586**	**61 425**

TABLEAU 34 – Contributions municipales nettes – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
Agglomération de Montréal	30 621	49,9%	31 308	31 773	(687)	-2,2%	(1 152)	-3,6%
Laval	6 256	10,2%	6 010	5 939	246	4,1%	317	5,3%
Agglomération de Longueuil	4 789	7,8%	4 694	4 571	95	2,0%	218	4,8%
Tronçon Deux-Montagnes	1 348	2,2%	1 621	1 578	(273)	-16,8%	(230)	-14,6%
Tronçon Vaudreuil-Hudson	2 958	4,8%	3 081	3 001	(123)	-4,0%	(43)	-1,4%
Tronçon Saint-Jérôme	6 012	9,8%	5 212	4 931	800	15,3%	1 082	21,9%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	4 789	7,8%	4 694	4 571	95	2,0%	218	4,8%
Tronçon Candiac	3 837	6,2%	3 966	3 861	(129)	-3,3%	(24)	-0,6%
Tronçon Mascouche	815	1,3%	-	527	815	-	288	54,6%
TOTAL	61 425	100,0%	**60 586**	**60 751**	**839**	**1,4%**	**674**	**1,1%**

TABLEAU 35 – Variations des contributions municipales nettes – 2004-2014

(en milliers $)	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	B. 2013	P. 2013	B. 2014
Deux-Montagnes	9,5%	-0,4%	3,1%	0,9%	5,4%	7,6%	0,6%	9,5%	6,1%	7,5%	10,4%	-16,9%
Vaudreuil-Hudson	7,0%	1,8%	4,2%	-1,8%	5,4%	17,7%	13,5%	4,1%	5,4%	10,2%	13,2%	-4,0%
Saint-Jérôme	-1,1%	27,7%	-6,1%	49,4%	4,1%	6,1%	10,6%	3,7%	13,4%	28,4%	31,8%	15,4%
Mont-Saint-Hilaire	-19,6%	-2,9%	35,6%	3,4%	33,5%	32,2%	12,0%	-14,9%	13,9%	17,9%	21,1%	2,0%
Candiac	34,0%	27,0%	41,3%	-15,5%	1,5%	93,3%	33,0%	4,6%	7,7%	15,5%	18,6%	-3,2%
Mascouche (Train de l'Est)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	4,0%	4,4%	6,8%	5,9%	8,4%	17,2%	9,8%	2,5%	8,4%	17,5%	17,1%	1,4%

Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue

Ligne Deux-Montagnes

Revenus

Pour 2013, les recettes des usagers sont évaluées à 21,9 M$; en 2014, elles s'établissent à 22,9 M$, une hausse qui s'explique principalement par une indexation des tarifs et des ventes de titres.

Dépenses

Pour 2013, l'AMT prévoit des dépenses de 45,2 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2014, les dépenses prévues sont de 37,6 M$, ou 16,9 % de moins que la prévision 2013 en raison des impacts positifs provenant de l'acquisition de la ligne Deux-Montagnes. Le solde de l'écart favorable provient de mesures d'économies additionnelles ainsi que de certaines modifications dans l'allocation des coûts entre les lignes. Le ratio d'autofinancement prévu en 2014 est de 60,9 %.

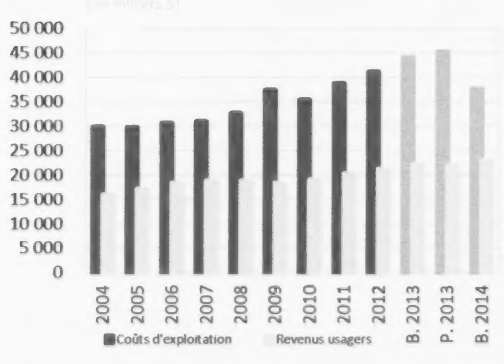
TABLEAU 36 – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
REVENUS								
Recettes usagers	22 880	60,3%	21 890	22 148	990	4,5%	732	3,3%
Contributions municipales	15 037	39,7%	18 089	17 614	(3 052)	-16,9%	(2 577)	-14,6%
PAGASTC – MTQ	-	-	-	225	-	-	(225)	-100,0%
TOTAL	**37 917**	**100,0%**	**39 979**	**39 987**	**(2 062)**	**-5,2%**	**(2 069)**	**-5,2%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	37 592	100,0%	45 223	44 034	(7 632)	-16,9%	(6 442)	-14,6%
TOTAL	**37 592**	**100,0%**	**45 223**	**44 034**	**(7 632)**	**-16,9%**	**(6 442)**	**-14,6%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**(326)**	**-**	**5 244**	**4 048**	**(5 570)**	**-106,2%**	**(4 374)**	**-108,0%**
Achalandage (milliers)	7 680	-	7 680	7 907	-	-	(227)	-2,9%
Ratio d'autofinancement (%)	60,9	-	48,4	50,3	12	24,8%	11	21,0%

TABLEAU 37 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2004-2014

DEUX-MONTAGNES	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	B. 2013	P. 2013	B. 2014
Coûts d'exploitation (milliers $)	29 749	29 643	30 562	30 848	32 520	37 275	35 229	38 623	40 951	44 034	45 223	37 592
Revenus usagers nets (milliers $)	15 799	17 008	18 227	18 669	18 669	18 279	18 883	20 185	21 116	22 148	21 890	22 880
Achalandage annuel (milliers de pass.)	7 509	7 649	7 810	7 621	7 687	7 246	7 347	7 543	7 865	7 907	7 680	7 680
Ratio d'autofinancement (%)	53,1	57,4	59,6	60,5	57,3	49,0	53,6	52,3	51,6	50,3	48,4	60,9
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,22	0,21	0,21	0,21	0,22	0,27	0,26	0,27	0,28	0,30	0,32	0,26
Taux de ponctualité (%)	99,1	98,9	99,6	98,6	97,0	97,2	98,6	96,0	96,0	96,0	95,0	95,0

FIGURE 7 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2004-2014



Ligne Vaudreuil-Hudson

Revenus

Pour 2013, les recettes des usagers sont évaluées à 11,7 M$; en 2014, elles s'établissent à 12,1 M$.

Dépenses

Pour 2013, l'AMT prévoit des dépenses de 41,1 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2014, les dépenses prévues sont de 39,4 M$. La diminution de 4,0 % provient principalement de mesures d'économies ainsi que de modifications dans l'allocation des coûts. Le ratio d'autofinancement prévu en 2014 est de 30,8 %.

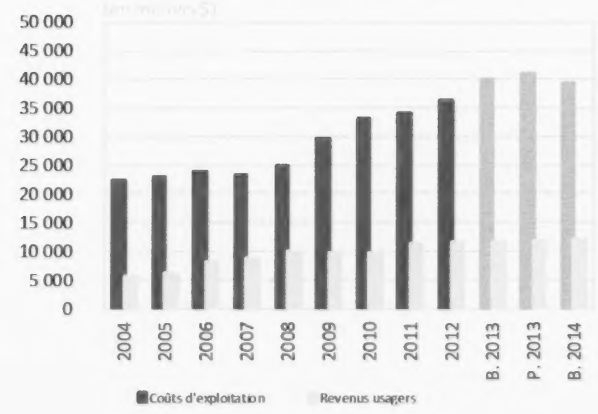
TABLEAU 38 – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
REVENUS								
Recettes usagers	12 142	40,1%	11 657	11 409	486	4,2%	733	6,4%
Contributions municipales	15 769	52,1%	16 426	15 994	(657)	-4,0%	(225)	-1,4%
PAGASTC – MTQ	2 348	7,8%	2 348	1 917	-	-	431	22,5%
TOTAL	**30 259**	**100,0%**	**30 431**	**29 320**	**(171)**	**-0,6%**	**939**	**3,2%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	39 421	100,0%	41 066	39 986	(1 645)	-4,0%	(565)	-1,4%
TOTAL	**39 421**	**100,0%**	**41 066**	**39 986**	**(1 645)**	**-4,0%**	**(565)**	**-1,4%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**9 162**	-	**10 635**	**10 666**	**(1 473)**	**-13,9%**	**(1 504)**	**-14,1%**
Achalandage (milliers)	**3 943**	-	3 873	3 997	70	1,8%	(54)	-1,4%
Ratio d'autofinancement (%)	**30,8**	-	28,4	28,5	2	7,0%	2	8,0%

TABLEAU 39 – Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2004-2014

VAUDREUIL-HUDSON	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	B. 2013	P. 2013	B. 2014
Coûts d'exploitation (milliers $)	22 364	22 736	23 696	23 264	24 757	29 471	33 140	33 863	36 290	39 986	41 066	39 421
Revenus usagers nets (milliers $)	5 411	6 038	8 077	8 538	9 951	9 556	9 637	11 005	11 374	11 409	11 657	12 142
Achalandage annuel (milliers de pass.)	3 074	3 076	3 166	3 268	3 565	3 463	3 422	3 759	3 869	3 997	3 873	3 943
Ratio d'autofinancement (%)	24,2	26,6	34,1	36,7	40,2	32,4	29,1	32,5	31,3	28,5	28,4	30,8
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,36	0,34	0,33	0,31	0,30	0,37	0,42	0,39	0,41	0,44	0,46	0,44
Taux de ponctualité (%)	95,2	96,0	97,1	95,0	97,0	93,1	94,5	96,0	96,0	96,0	95,0	95,0

FIGURE 8 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2004-2014



Ligne Saint-Jérôme

Revenus

Pour 2013, les recettes des usagers sont évaluées à 10,5 M$; en 2014, elles s'établissent à 11,0 M$.

Dépenses

Pour 2013, l'AMT prévoit des dépenses de 29,3 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2014, les dépenses prévues sont de 33,8 M$, ou 15,4 % de plus que la prévision 2013, qui tient notamment compte des ajouts de services pour l'année complète. L'augmentation est également expliquée par les modifications apportées aux règles d'allocation des coûts. Le ratio d'autofinancement prévu est de 32,5 % en 2014.

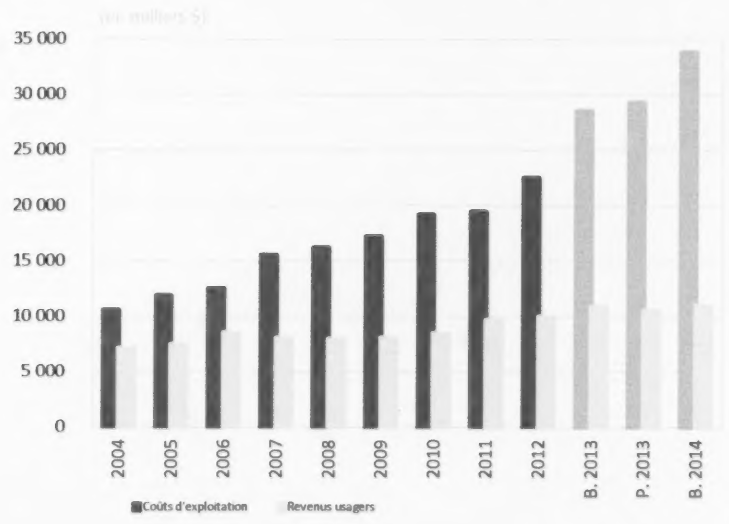
TABLEAU 40 – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
REVENUS								
Recettes usagers	10 992	42,7%	10 470	10 870	521	5,0%	122	1,1%
Contributions municipales	13 527	52,5%	11 726	11 418	1 801	15,4%	2 109	18,5%
PAGASTC – MTQ	1 230	4,8%	1 230	1 890	-	-	(660)	-34,9%
TOTAL	**25 749**	**100,0%**	**23 426**	**24 178**	**2 322**	**9,9%**	**1 571**	**6,5%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	27 292	80,7%	26 597	25 730	695	2,6%	1 562	6,1%
Ajout de service Saint-Jérôme	6 525	19,3%	2 719	2 815	3 806	140,0%	3 710	131,8%
TOTAL	**33 817**	**100,0%**	**29 316**	**28 545**	**4 501**	**15,4%**	**5 272**	**18,5%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**8 068**	-	**5 890**	**4 367**	**2 179**	**37,0%**	**3 701**	**84,7%**
Achalandage (milliers)	2 754	-	2 550	2 656	204	8,0%	98	3,7%
Ratio d'autofinancement (%)	32,5	-	35,7	38,1	(3)	-8,4%	(6)	-14,6%

TABLEAU 41 – Indicateurs de performance – Ligne Saint-Jérôme – 2004-2014

SAINT-JÉRÔME	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	B. 2013	P. 2013	B. 2014
Coûts d'exploitation (milliers $)	10 520	11 825	12 467	15 473	16 122	17 152	19 114	19 367	22 459	28 545	29 316	33 817
Revenus usagers nets (milliers $)	7 064	7 419	8 476	7 980	7 903	8 015	8 436	9 609	9 935	10 870	10 470	10 992
Achalandage annuel (milliers de pass.)	1 982	1 978	2 134	2 115	2 231	2 124	2 196	2 409	2 483	2 656	2 550	2 754
Ratio d'autofinancement (%)	67,1	62,7	68,0	51,6	49,0	46,7	44,1	49,6	44,2	38,1	35,7	32,5
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,22	0,24	0,24	0,30	0,29	0,33	0,36	0,32	0,36	0,43	0,46	0,49
Taux de ponctualité (%)	91,8	95,2	96,2	95,3	96,0	97,5	96,6	96,0	96,0	96,0	95,0	95,0

FIGURE 9 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2004-2014



Ligne Mont-Saint-Hilaire

Revenus

Pour 2013, les recettes des usagers sont évaluées à 8,9 M$; en 2014, elles s'établissent à 9,3 M$, soit une hausse de 3,8 % par rapport à la prévision 2013.

Dépenses

Pour 2013, l'AMT prévoit des dépenses de 23,5 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2014, les dépenses prévues sont de 23,9 M$, ou 2,0 % de plus que la prévision 2013. La hausse s'explique par les modifications apportées aux règles d'allocation ainsi que pour l'application de la clause de fin de contrat du CN pour l'entretien des trains. Le ratio d'autofinancement prévu en 2014 est de 38,7 %.

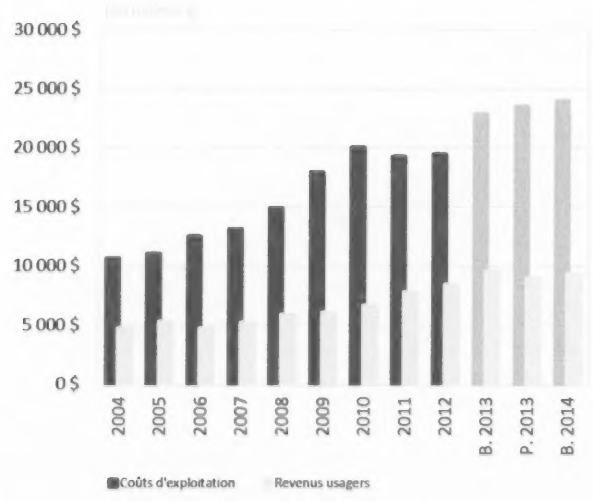
TABLEAU 42 – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
REVENUS								
Recettes usagers	9 277	43,2%	8 933	9 553	344	3,8%	(276)	-2,9%
Contributions municipales	9 578	44,6%	9 388	9 141	190	2,0%	437	4,8%
PAGASTC – MTQ	2 597	12,1%	2 597	2 124	-	-	473	22,3%
TOTAL	**21 452**	**100,0%**	**20 918**	**20 818**	**534**	**2,6%**	**634**	**3,0%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	23 946	100,0%	23 470	22 853	476	2,0%	1 093	4,8%
TOTAL	**23 946**	**100,0%**	**23 470**	**22 853**	**476**	**2,0%**	**1 093**	**4,8%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**2 493**	-	**2 552**	**2 035**	**(59)**	**-2,3%**	**458**	**+22,5%**
Achalandage (milliers)	2 289	-	2 222	2 378	67	3,0%	(89)	-3,8%
Ratio d'autofinancement (%)	38,7	-	38,1	41,8	1	1,8%	(3)	-7,3%

TABLEAU 43 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2004-2014

MONT-SAINT-HILAIRE	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	B. 2013	P. 2013	B. 2014
Coûts d'exploitation (milliers $)	10 599	10 984	12 446	13 053	14 840	17 881	19 980	19 193	19 380	22 853	23 470	23 946
Revenus usagers nets (milliers $)	4 661	5 218	4 651	5 153	5 816	5 977	6 597	7 733	8 365	9 553	8 933	9 277
Achalandage annuel (milliers de pass.)	1 287	1 358	1 399	1 504	1 592	1 693	1 834	2 072	2 234	2 378	2 222	2 289
Ratio d'autofinancement (%)	44,0	47,5	37,4	39,5	39,2	33,4	33,0	40,3	43,2	41,8	38,1	38,7
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,40	0,38	0,41	0,40	0,43	0,50	0,51	0,44	0,43	0,46	0,52	0,51
Taux de ponctualité (%)	96,5	96,4	96,8	95,0	94,2	98,1	97,9	96,0	96,0	96,0	95,0	95,0

FIGURE 10 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2004-2014



Ligne Candiac

Revenus

Pour 2013, les recettes des usagers sont évaluées à 3,8 M$; en 2014, elles s'établissent à 3,9 M$.

Dépenses

Pour 2013, l'AMT prévoit des dépenses de 12,4 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2014, les dépenses prévues sont de 12,0 M$, ou 3,2 % de moins que la prévision 2013. La diminution provient principalement des mesures d'économies et des modifications apportées aux règles d'allocation des coûts. Les coûts des services liés aux mesures d'atténuation de 2013 et 2014 ne sont pas inclus dans les coûts de la ligne. L'AMT est en démarche auprès du MTQ pour prolonger ces mesures pour les six derniers mois de 2014. Le ratio d'autofinancement prévu en 2014 est de 32,5 %.

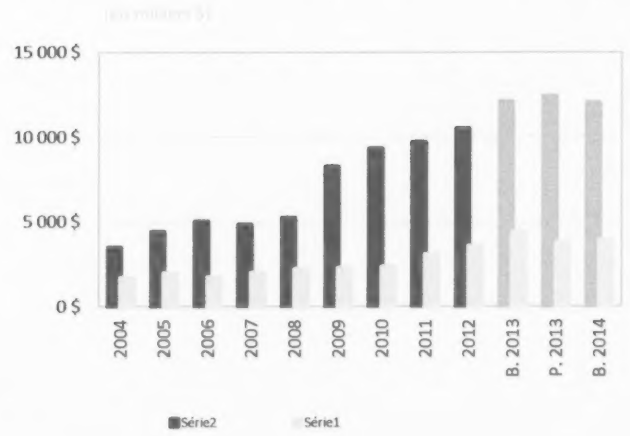
TABLEAU 44 – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
REVENUS								
Recettes usagers	3 902	37,8%	3 745	4 325	157	4,2%	(423)	-9,8%
Contributions municipales	4 796	46,5%	4 957	4 827	(161)	-3,2%	(31)	-0,6%
PAGASTC – MTQ	1 625	15,7%	1 625	1 823	-	-	(198)	-10,8%
TOTAL	**10 323**	**100,0%**	**10 327**	**10 975**	**(4)**	**-**	**(652)**	**-5,9%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	11 990	100,0%	12 393	12 067	(403)	-3,2%	(77)	-0,6%
TOTAL	**11 990**	**100,0%**	**12 393**	**12 067**	**(403)**	**-3,2%**	**(77)**	**-0,6%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**1 668**	-	**2 066**	**1 092**	**(398)**	**-19,3%**	**575**	**52,7%**
Achalandage (milliers)	1 077	-	1 035	1 106	41	4,0%	(29)	-2,7%
Ratio d'autofinancement (%)	32,5	-	30,2	35,8	2	6,6%	(3)	-9,2%

TABLEAU 45 – Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2004-2014

CANDIAC	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	B. 2013	P. 2013	B. 2014
Coûts d'exploitation (milliers $)	3 455	4 379	5 004	4 798	5 208	8 220	9 279	9 678	10 459	12 067	12 393	11 990
Revenus usagers nets (milliers $)	1 641	1 934	1 697	1 959	2 156	2 228	2 294	3 045	3 512	4 325	3 745	3 902
Achalandage annuel (milliers de pass.)	471	523	538	591	624	665	673	866	996	1 106	1 035	1 077
Ratio d'autofinancement (%)	47,5	44,2	33,9	40,8	41,4	27,1	24,7	31,5	33,6	35,8	30,2	32,5
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,44	0,49	0,54	0,46	0,48	0,73	0,81	0,66	0,63	0,64	0,72	0,67
Taux de ponctualité (%)	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	96,4	96,0	96,0	96,0	95,0	95,0

FIGURE 11 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2004-2014



Ligne Mascouche (Train de l'Est)

L'AMT prévoit la mise en service du Train de l'Est à la fin 2014. Les coûts d'exploitation et de gestion comprennent les dépenses de mobilisation qui sont prévues au contrat avec le CN.

TABLEAU 46 – Revenus et dépenses – Ligne Mascouche – 2013-2014

(en milliers $)	BUDGET 2014		PRÉVISION 2013	BUDGET 2013	B. 2014 - P. 2013		B. 2014 - B. 2013	
REVENUS								
Recettes usagers	820	23,2%	-	300	820	-	520	173,3%
Contributions municipales	2 718	76,8%	-	1 757	2 718	-	961	54,7%
PAGASTC – MTQ	-	-	-	2 041	-	-	(2 041)	-100,0%
TOTAL	**3 538**	**100,0%**	**-**	**4 098**	**3 538**	**-**	**(560)**	**-13,7%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	6 794	100,0%	-	4 393	6 794	-	2 401	54,7%
TOTAL	**6 794**	**100,0%**	**-**	**4 393**	**6 794**	**-**	**2 401**	**54,7%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**3 256**	**-**	**-**	**295**	**3 256**	**-**	**2 961**	**1003,8%**
Ratio d'autofinancement (%)	12,1	-	-	6,8	12	-	5	76,7%

DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

Mesures d'atténuation à la congestion routière

L'AMT a reçu comme mandat du ministre des Transports du Québec de mettre tout en œuvre pour améliorer l'efficacité des déplacements dans la grande région métropolitaine à la suite des problèmes de congestion dans la région dus en partie à la restriction d'accès des ponts Mercier et Champlain à l'été 2011.

Les mesures alternatives mises en place en 2011, 2012 et 2013 sont diverses, comme l'ajout de six nouveaux départs sur la ligne de trains de banlieue Candiac, l'augmentation de la capacité dans les différents stationnements incitatifs dans la région, l'ajout de voies réservées ainsi que diverses autres mesures d'atténuation améliorant la fluidité et publicisant l'ajout des services de transport collectif.

Pour l'année 2014, ces mesures sont reconduites pour l'ensemble de l'année. L'AMT est en démarche auprès du MTQ afin de confirmer le financement de ces mesures pour les six derniers mois de l'année.

Ces mesures représentent 5,3 M$ en 2014 et sont subventionnées à 100 % par le gouvernement du Québec.

Réseau de transport métropolitain par autobus

Le 29 septembre 2013, le MTQ a annoncé un programme d'investissement pour l'ajout de voies réservées dans la région du grand Montréal. Ainsi, un programme pour 2013-2015 a été établi afin de permettre à l'AMT d'atteindre les cibles de la Vision 2020. Le programme, présentant un budget total s'élevant à 150 M$, a été élaboré à partir des opportunités identifiées pour un horizon de réalisation à court terme. Celui-ci pourra être revu et bonifié annuellement en fonction des nouvelles études et de l'évolution des besoins liés aux effets de la congestion routière. L'AMT entend poursuivre la coordination métropolitaine requise avec les exploitants des différents réseaux d'autobus et le MTQ. Celle-ci vise d'abord à développer des projets et assurer une cohérence dans le développement des voies réservées pouvant être utilisées par plus d'un opérateur, mais également à faciliter le rabattement et la complémentarité aux modes lourds.

Ce programme sera financé à 100 % par le plan québécois des infrastructures de l'AMT, octroyé par le gouvernement du Québec.

ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

EN BREF	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers train)		
	STATIONNEMENTS	PLACES VÉLOS	PLACES AUTOS		RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
Lignes		2013	2013		2012	2013	2013/2012
Deux Montagnes	12	8	487	6 041	7 864 800	7 679 900	2,4%
Vaudreuil-Hudson	18	14	581	3 709	3 869 500	3 873 000	0,1%
Blainville-Saint-Jérôme	10+3	6	278	3 407	2 482 700	2 549 800	2,7%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	369	3 258	2 233 600	2 222 400	-0,5%
Candiac	5+3	4	163	1 761	996 100	1 035 300	3,9%
TOTAL	**51**	**38**	**1 878**	**18 176**	**17 446 700**	**17 360 400**	**-0,5%**

EN DÉTAIL	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE GARE (M+O train)		
	PLACES VÉLOS	PLACES AUTOS	ACHALANDAGE	TAUX D'OCCUPATION		RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
DEUX-MONTAGNES	2013	2013	Prév. 2013	Réa. 2012	Prév. 2013	2012	2013	2013/2012
Deux Montagnes	248	1 270	286 400	94%	90%	1 703 500	1 601 400	-6,0%
Grand Moulin	44	345	73 600	85%	85%	485 000	461 900	-4,8%
Sainte-Dorothée	21	1 103	242 100	89%	87%	1 012 200	1 027 800	1,5%
Île Bigras	15	68	16 000	96%	94%	162 700	150 100	-7,7%
Roxboro-Pierrefonds	47	887	214 600	99%	96%	1 459 000	1 392 700	-4,5%
Sunnybrooke	21	524	125 600	96%	95%	781 900	809 000	3,5%
Bois-Franc	21	754	172 400	95%	91%	824 600	819 100	-0,7%
Du Ruisseau	21	1 090	208 900	80%	76%	693 300	714 300	3,0%
Montpellier	14	-	-	-	-	668 100	657 400	-1,6%
Mont-Royal	21	-	-	-	-	602 300	567 700	-5,7%
Canora	14	-	-	-	-	452 500	457 100	1,0%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	6 884 600	6 701 400	-2,7%
SOUS-TOTAL	487	6 041	1 339 600	91%	88%	15 729 700	15 359 900	-2,4%
VAUDREUIL-HUDSON								
Hudson	7	47	3 900	39%	33%	24 300	17 900	-26,3%
Vaudreuil	24	831	147 700	68%	71%	432 500	449 500	3,9%
Dorion	54	140	19 600	54%	56%	174 700	172 300	-1,4%
Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	13	184	44 600	89%	97%	221 200	232 300	5,0%
Île-Perrot	37	290	55 000	85%	76%	240 100	241 800	0,7%
Sainte-Anne-de-Bellevue	15	336	49 300	60%	58%	180 500	188 400	4,4%
Baie-d'Urfé	15	72	11 800	80%	65%	85 400	86 500	1,3%
Beaurepaire	30	43	6 000	73%	56%	196 500	179 000	-8,9%
Beaconsfield	78	465	109 500	97%	94%	779 600	771 600	-1,0%
Cedar Park	48	27	6 700	98%	99%	221 400	224 800	1,5%
Pointe-Claire	62	745	90 600	61%	48%	377 600	392 900	4,1%
Valois	45	115	25 700	96%	89%	285 300	269 100	-5,7%
Pine Beach	30	-	-	-	-	149 200	153 500	2,9%
Dorval	32	402	80 200	83%	79%	263 600	255 300	-3,1%
Lachine	76	-	-	-	-	265 200	268 200	1,1%
Montréal-Ouest	15	12	3 000	97%	100%	488 700	493 900	1,1%
Vendôme	-	-	-	-	-	1 402 400	1 327 500	-5,3%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	1 950 900	2 021 500	3,6%
SOUS-TOTAL	581	3 709	653 600	74%	70%	7 739 100	7 746 000	0,1%
BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME								
Saint-Jérôme	30	588	119 900	78%	81%	312 600	318 700	2,0%
Blainville	32	582	115 900	79%	79%	396 800	399 600	0,7%
Sainte-Thérèse	53	680	141 000	89%	83%	595 700	591 600	-0,7%
Rosemère	43	431	75 500	77%	70%	445 800	428 900	-3,8%
Sainte-Rose	46	756	123 600	60%	65%	397 000	429 300	8,1%
Vimont	14	370	66 800	74%	72%	222 300	247 700	11,4%
De la Concorde	53	-	-	-	-	717 200	742 500	3,5%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	-	-	134 700	140 700	4,5%
Chabanel	-	-	-	-	-	82 700	90 700	9,7%
Parc	-	-	-	-	-	888 600	915 500	3,0%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	104 700	124 700	19,1%
Vendôme	-	-	-	-	-	179 600	181 200	0,9%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	487 800	488 500	0,1%
SOUS-TOTAL	278	3 407	642 700	76%	75%	4 965 500	5 099 600	2,7%
MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	30	824	150 900	82%	73%	489 900	485 800	-0,8%
McMasterville	90	731	86 900	52%	47%	342 700	325 400	-5,0%
Saint-Basile-le-Grand	148	467	97 000	88%	83%	393 700	389 500	-1,1%
Saint-Bruno	35	553	106 400	78%	77%	322 700	310 500	-3,8%
Saint-Hubert	30	427	83 000	88%	77%	320 000	337 000	5,3%
Saint-Lambert	36	256	59 500	96%	93%	373 200	383 000	2,6%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	2 224 800	2 213 600	-0,5%
SOUS-TOTAL	369	3 258	583 700	78%	71%	4 467 000	4 444 800	-0,5%
CANDIAC								
Candiac	7	375	45 400	44%	48%	112 900	116 600	3,3%
Delson	7	170	11 300	36%	26%	72 100	77 100	6,9%
Saint-Constant	47	367	80 500	75%	87%	217 900	208 700	-4,2%
Sainte-Catherine	86	849	131 900	65%	62%	474 900	487 700	2,7%
LaSalle	16	-	-	-	-	104 000	109 000	4,8%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	81 400	95 100	16,8%
Vendôme	-	-	-	-	-	444 900	460 400	3,5%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	484 200	516 000	6,6%
SOUS-TOTAL	163	1 761	269 100	58%	61%	1 992 360	2 070 600	3,9%
TOTAL	**1 878**	**18 176**	**3 488 700**	**79%**	**76%**	**34 893 600**	**34 720 900**	**-0,5%**

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS		ACHALANDAGE (passagers autobus)		
	STATIONNEMENTS 2013	PLACES VÉLOS 2013	PLACES AUTOS 2013	RÉSULTATS 2012	PRÉVISION 2013	VARIATION 2013/2012
Express Chevrier	3	1	74	2 313	1 569 200	1 623 800	3,5%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	**3**	**1**	**74**	**2 313**	**1 569 200**	**1 623 800**	**3,5%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES 2013	RÉSULTATS 2012	VARIATION 2012/2011
Angrignon	4	23	6 586 400	2,7%
Panama	5	45	2 365 100	4,8%
Cartier	2	23	4 788 000	2,0%
Centre-Ville	10	64	12 473 900	3,0%
Côte-Vertu	3	27	13 254 300	5,2%
De Montarville	2	10	248 100	4,6%
Henri-Bourassa Nord	2	7	780 200	19,6%
Henri-Bourassa Sud	1	15	5 502 400	16,3%
Le Carrefour	2	12	505 000	0,6%
Longueuil	7	67	13 295 600	4,8%
Montmorency	3	19	5 482 300	1,3%
Radisson	6	18	4 059 300	5,8%
Repentigny	2	9	399 700	3,5%
Saint-Eustache	1	8	337 600	15,6%
Sainte-Thérèse	2	14	874 300	6,7%
Terrebonne	2	23	1 893 600	6,7%
TOTAL		**384**	**72 845 800**	**-0,3%**

AXES	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/Accès Tellier	-	1,5	1,5
A25	-	5,0	5,6
A10/Pont Champlain/A Bonaventure/TCV	oui	11,2	10,8
Parc	oui	3,5	3,0
Newman	-	3,2	3,2
Pie-IX	-	8,5	8,5
Saint-Jean-Baptiste/R132 138/Accès Mercier	oui	6,2	0,1
Taschereau	oui	5,4	5,4
Accès Taschereau	-	0,5	-
Concorde/Notre-Dame	-	2,7	2,7
Côte-des-Neiges	-	5,1	4,8
Henri-Bourassa	-	8,3	8,3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7,0	6,1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
R 116	-	1,2	1,3
R 125/Pie-IX (Laval)[1]	oui	1,0	0,0
R 132/Montbrun	-	2,0	-
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	8,0	8,0
Sherbrooke Est	-	1,8	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
TOTAL		**86,7**	**73,5**

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES		TAUX D'OCCUPATION		ACHALANDAGE AUTO		
	VÉLOS 2013	AUTOS 2013	Rés. 2012	Prév. 2013	RÉSULTATS 2012	PRÉVISION 2013	VARIATION 2013/2012
Angrignon	91	733	64%	61%	118 200	112 600	4,7%
Beauharnois	-	50	37%	37%	4 600	4 700	2,2%
Brossard-Chevrier	74	2 313	91%	90%	531 600	523 500	1,5%
Brossard-Panama	115	948	99%	94%	237 200	223 200	5,9%
Cartier	59	596	96%	94%	144 800	140 200	3,2%
Chambly	15	409	89%	97%	87 700	99 900	13,9%
Châteauguay	15	499	93%	87%	101 400	109 300	7,8%
De Montarville	35	307	94%	84%	72 400	65 100	10,1%
De Mortagne	15	125	21%	18%	6 700	5 800	13,4%
Église Saint-Sylvain[1]	-	70	-	26%	-	4 600	-
Georges-Gagné	14	432	88%	83%	96 300	90 200	6,3%
La Prairie	7	567	90%	92%	129 100	131 200	1,6%
Le Carrefour	37	226	27%	29%	15 300	16 500	7,8%
Longueuil	376	2 390	55%	56%	329 900	334 800	1,5%
Mercier	-	33	93%	82%	7 700	6 800	11,7%
Montmorency	267	1 327	91%	90%	289 800	297 500	2,7%
Namur	14	428	96%	94%	103 200	101 000	2,1%
Radisson	30	525	99%	96%	131 600	125 900	4,3%
Repentigny	14	291	79%	85%	58 000	62 100	7,1%
Seigneurial	9	125	44%	53%	14 000	16 600	18,6%
Saint-Eustache	45	20	77%	66%	3 900	3 300	15,4%
Sainte-Julie	29	342	93%	83%	56 200	68 900	22,6%
Saint-Martin[1]	-	294	2%	3%	200	2 300	-
Sherbrooke	-	250	59%	62%	37 100	39 100	5,4%
Terrebonne	63	1 265	76%	81%	243 400	258 600	6,2%
TOTAL	**1 324**	**14 565**	**80%**	**81%**	**2 820 300**	**2 843 700**	**0,8%**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA	**3 202**	**32 741**	**80%**	**78%**	**6 361 300**	**6 332 400**	**-0,5%**

[1] Mise en place temporaire dans le cadre des mesures d'atténuations de la congestion

AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2

amt.qc.ca